МОТОРЫ LOGAN ПРОВЕРЯЮТ СТРОЖЕ ПОСЛЕ ТЕСТА ЗР с. 26

№11 (893) Ноябрь 2005

Обзор отличный!

За рулем



TOYOTA RAV4

ВАЖНОЕ УСЛОВИЕ ДЛЯ АКТИВНОГО ОТДЫХА

с. 214



HYUNDAI ACCENT СТАЛ ПОСЛУШНЕЕ 94

183 ПРОБЕЖКА ПО СНЕГУ В ШИПОВКАХ



ПЛАНКА СНОВА ПОДНЯТА: MAZDA 6, VOLKSWAGEN PASSAT, OPEL VECTRA, FORD MONDEO с. 34

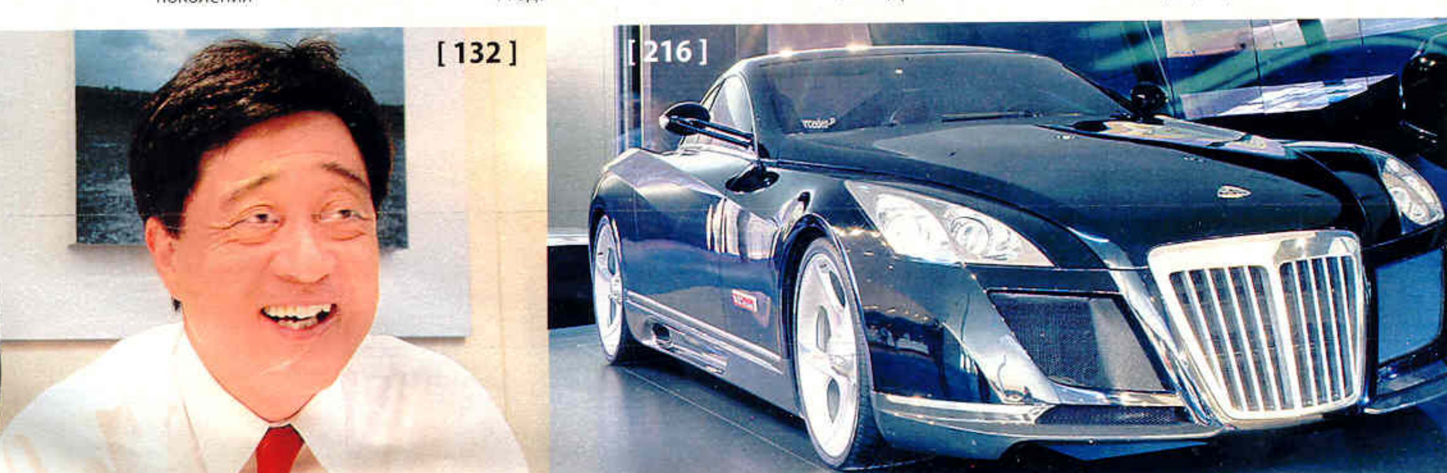


ISSN 0321-4249



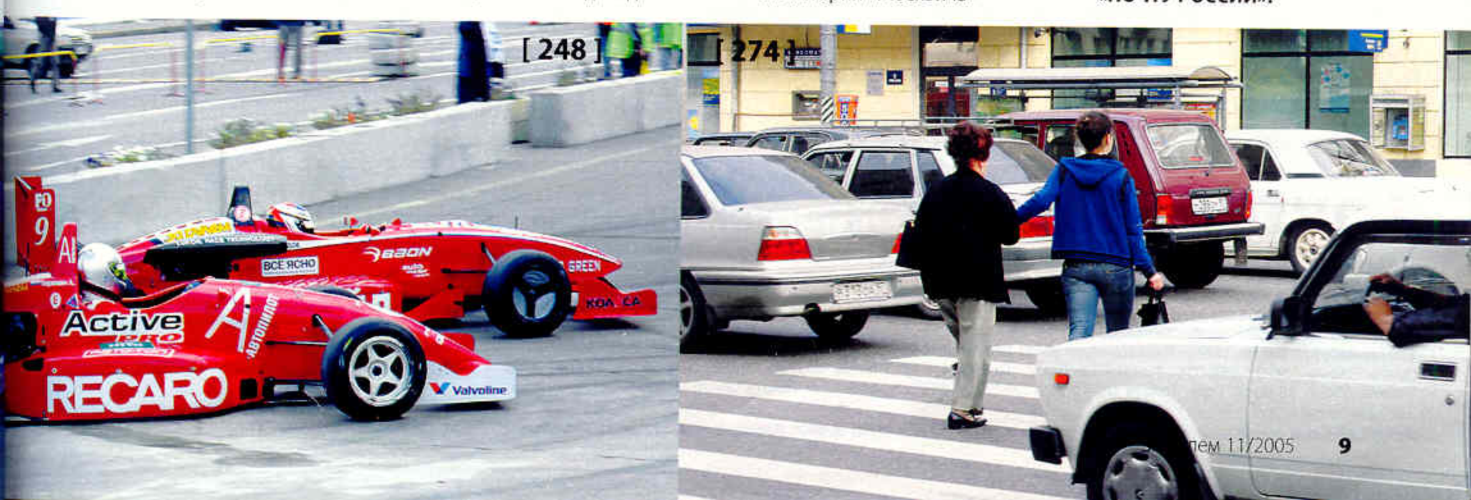


СОДЕРЖАНИЕ журнала «За рулем» №11 2005




9581
RENAULT
[80]


[98]


[248]
[274]
Active PRO
RECARO
Valvoline



ДИАЛОГ В ПЕРВУЮ СРЕДУ

В вихре событий, занимавших нас с самого начала года, незаметно подошел ноябрь и напомнил, что до Нового года уже рукой подать. Для многих это сигнал оформлять подписку на «За рулем»-2006. Читайте последнюю страницу журнала, где можно узнать о совершенно новом, что ждет обладателей подписных квитанций. Удачи!

П. МЕНЬШИХ

На вопросы читателей отвечает главный редактор

БЕЗ ТАБЕЛИ О РАНГАХ!

В начале августа произошло страшное ДТП: погибло три человека, в том числе губернатор Алтайского края Михаил Евдокимов. Кто-то считает, что это случайность, кто-то – что Евдокимова убили. Я считаю, Евдокимова убила система, которая разрешает избранным наплевательски относиться к законам, даже если они направлены на их же безопасность.

ЕВГЕНИЙ

Вы затронули очень больной вопрос. Действительно, даже не зная истинных причин той или иной аварии, получившей широкую огласку, почти всегда приходишь к неприятной мысли: «Наверняка, сам виноват!» Бьющие по глазам мигалки, педаль в полу, раздражающий вой сирены – все это еще больше убеждает в правильности такого вывода. Нет ни малейшего сомнения в правомерности подобных действий при виде пожарной машины или «Скорой», несущихся ЛЮБОЙ ценой спасти жизнь людей – но когда речь идет о банальном нарушении закона во имя пусть даже очень важного совещания в мэрии или Думе… Нет, я считаю такое поведение, если хотите, преступным! В исключительных случаях выше ПДД могут быть только службы «01», «02», «03». И – все! Будь ты император, президент или эстрадное нечто!

Очень не хочу переходить на личности, но вы, на мой взгляд, правы – если бы тот, кто торопился, провел в пути на час больше, не случилось бы ничего страшного. Да и остальные участники движения, вынужденные шарахаться от несущихся мимо «гонщиков», чувствовали бы себя куда спокойнее. Лучше опоздать на любую, даже самую важную встречу, чем досрочно явиться на тот свет. А вот сейчас ничего исправить уже нельзя…

АХ, ЭТА СВАДЬБА…

В сентябре у нас в Якутске была свадьба у сына мэра города. По этому поводу перекрыли движение по центральным улицам, а еще для проезда свадебного кортежа открыли улицу, которую вот уже два года безуспешно требуют открыть для движения водители города. Все попытки выяснить, по чьему приказу это было сделано, по понятным причинам оказались безрезультатны. Как все-таки получить ответ?

АНДРЕЙ

Факт, о котором вы сообщаете (если он в самом деле имел место), действительно возмутителен и, надо полагать, в первую очередь вызовет гневную реакцию жителей города – избирателей. Судя по вашему письму, – это происходит. И если вы хотите обязательно получить ответ на свои вопросы, обратитесь лично в краевую ГИБДД – направьте по почте письмо с уведомлением. Ответ должен поступить непременно. Да, это немного хлопотно, но если мы хотим добиться соблюдения законов, нельзя оставаться безучастным. Успеха вам.

ДЕЛО НЕ В «РАСТАМОЖКЕ»

Насколько мне известно, дизельных легковых автомобилей в России не производят, хотя потребность в них есть. Почему бы не снизить «растаможку» таких машин, чтобы сделать их доступными? Сам я свыше десяти лет отъездил на дизельном «Фольксвагене» и был очень доволен.

CORPUSCOOL

Зарубежные производители пока не торопятся поставлять на наш рынок автомобили с дизельными моторами. Причина – невысокий спрос из-за низкого, как они считают, качества нашей солярки. Так что начинать надо не с таможенных сборов, а с топлива. Порадуемся, что первый шаг в этом направлении уже сделала компания «ЛУКОЙЛ», начав выпуск нового продукта. Кстати, этот шаг недавно отмечен Гран-при «За рулем» в номинации «Прорыв года».

ПРОДЛИЛИ НА ГОД

Промелькнула информация о том, что «Дэу-Нексия» больше собирать не будут – кончается лицензия. Что станет делать «УзДэу» и что будет доступно в России?

В. САЗОНОВ

Насколько мне известно, лицензия на выпуск автомобилей «Дэу» продлена по крайней мере на год. Сейчас на заводе в Асаке наращивают выпуск «Нексии» и «Матиза», готовят рестайлинговую «Нексию-2». Редакции обещали ее показать, как только будет готов предсерийный образец (возможно, уже в ближайшие месяцы).

В первую среду каждого месяца с 10 до 18 часов вы можете обратиться в редакцию через интернет (http://www.zr.ru) или по телефону (095) 207-10-58 и в тот же день получить ответ. Ждем ваших сообщений.

В СЕНТЯБРЕ 2005-ГО СТРАНИЦУ «ЗА РУЛЕМ» В ИНТЕРНЕТЕ ПОСЕТИЛИ 431 716 ЧЕЛОВЕК.

СЕДАН – СИМВОЛ УСПЕХА?

Видимо, хороший спрос на «Рено-Символ» на ряде рынков побудил «Пежо» построить аналогичную модель.

«Донором» стал «Пежо-206», а вместо турок собирать машину будут иранцы. Выбор исходной модели предопределила ее популярность в своем классе: 206-й разошелся по 145 странам мира в количестве свыше 5 миллионов штук, став самым продаваемым в Европе малышом как вообще, так и среди дизельных автомобилей в частности. Кстати, на экспорт из Франции уходит до 82% «тиража».

Принято считать, что потребители из менее развитых стран предпочитают седаны. А такого «двести шестого» пока не было. Весной на предприятиях «Иран Ходро» начнут сборку удлиненного на 350 мм малыша. Задняя часть выполнена в одном стиле с «Пежо-607». Внутри «приставки» поместится почти 400 л поклажи. Под багажом – запасное колесо.

Двигатели адаптированы под низкооктановый – 92-й бензин. Меньший по объему 1,4-литровый двигатель – всеяден, а 1,6-литровый будут делать под 92-й или 95-й. Мощность, естественно, разная, как и главная пара трансмиссии.

Еще одно отличие седана от базовой версии – пакет для плохих дорог, включающий удлиненные пружины подвесок (клиренс вырос на 20 мм), измененные амортизаторы и надежную защиту двигателя снизу. Очевидно, благодаря иранской сборке цена «Пежо»-седана станет приятным сюрпризом, в том числе и в России. Главное – не пострадало бы качество!

PEUGEOT 206 SEDAN

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1587 см^3; мощность – 78(80) кВт/107(109) л.с. при 5600 об/мин; максимальный крутящий момент – 142(147) Н·м при 4000 об/мин (в скобках – для бензина АИ-95).
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 4-дверный; база – 2442 мм; габарит (длина х ширина) – 4188х1655 мм; объем багажника – 384 л. Дорожный просвет – 130 мм.





ВОКРУГ СВЕТА НА КИА

Во Владивосток приехал легендарный шведский автомобилист, дважды (!) занесенный в Книгу рекордов Гиннесса, – Кристер Герлах. Швед уже изъездил вдоль и поперек все континенты, а на нашем Дальнем Востоке завершил российский отрезок своего третьего кругосветного путешествия. Любитель приключений стартовал 18 августа из Стокгольма и намерен преодолеть более 24 тыс. км по дорогам 19 стран Европы, Азии и Америки. Естественно, в одиночку. На этот раз в качестве транспортного средства выбран серийный 3,5-литровый вседорожник «КИА-Соренто», без какой-либо специальной подготовки и даже с одной-единственной запаской. Кстати, одна из целей путешествия – привлечь к России внимание автотуристов из Западной Европы.

ВЗЯЛИСЬ ЗА ОСАГО

Специалисты Министерства финансов подготовили изменения в Закон об ОСАГО и правила страхования. Предусматривается упрощение процедуры оформления мелких аварий, снижение ряда коэффициентов и даже отмена наклейки на ветровое стекло. Тарифы, вопреки ожиданиям, изменены не будут, зато снизятся, как уже сказано, некоторые повышающие коэффициенты. Скорее всего, отменят и самую дорогую группу машин с мощностью двигателя свыше 200 л. с. (сейчас на них коэффициент 1,9). Предполагается, что система «бонус-малус» (уменьшающие и повышающие коэффициенты в зависимости от наличия или отсутствия аварий) будет действовать для водителя даже при смене машины.

Изменения в правила страхования будут внесены на рассмотрение кабинета министров в октябре-ноябре и, как ожидается, вступят в силу с января 2006 года. К декабрю свои поправки к закону об ОСАГО собираются внести на рассмотрение заседания Госдумы и депутаты.



КРАЙНИЙ СРОК ДЛЯ ДОЛГОЖИТЕЛЕЙ

АВТОВАЗ обнародовал планы относительно «классики»: полностью прекратить производство автомобилей ВАЗ-2105 и ВАЗ-2107 намерены уже в 2007-м. С будущего года начнут поэтапно уходить с конвейера и машины «десятого» семейства: сначала «Ладу-110» заменит «Приора», а к 2009 году на место «Лады-111» и «Лады-112» тоже придут новые модели.

КОРОТКО

■ «В России необходимо построить еще миллион километров дорог для полноценной связи территорий страны», – заявил, выступая в Госдуме, министр регионального развития РФ Владимир Яковлев. Сейчас в стране только 900 тыс. км дорог.

■ Узбекская сторона решила выкупить 50-процентную долю корейской автомобильной компании «Дэу-Мотор» в СП «УзДэуАвто», после чего руководство ассоциации «Автосаноат» (она управляет ныне СП) начнет переговоры с потенциальными инвесторами на предмет организации сборки в Асаке новых моделей.

■ «Мицубиси» представила новое поколение популярнейшего пикапа L200, который появится в продаже весной 2006 года. В его дизайне много родственных черт с раллийным «Паджеро Эволюшн». Двигатель – 2,5-литровый турбодизель мощностью 136 или 160 л. с.



■ АМО «ЗИЛ» с 2006 года станет поставлять кузовные детали на российский завод «Автофрамос», где собирают «Рено-Логан». Начнут с крыши автомобиля, а затем добавят еще ряд деталей, в том числе двери и крышку багажника. Всего «Автофрамос» разместит на ЗИЛе заказ на производство 12 штампованных кузовных деталей для «Логана».

СОРОК ЛЕТ И СОРОК ТЫСЯЧ



Музею ОАО «ГАЗ» исполнилось сорок. Одно из крупнейших автомобильных собраний России насчитывает 40 тысяч единиц хранения! В коллекции – редкие документы, фотографии и, конечно, автомобили. Помимо серийных, в музее собраны малосерийные и экспериментальные образцы. Например, созданный в 1950-х компактный ГАЗ-18 с ручным управлением, открытая, предназначенная для военных парадов «Чайка» ГАЗ-14, «Волга» ГАЗ-3105.

ПРИЯТНЫЙ, СИЛЬНЫЙ, ЭЛЕГАНТНЫЙ

Таким на первый взгляд кажется «КИА-Маджентис».

Автомобиль первого поколения неплохо зарекомендовал себя на российских просторах, а теперь, во Франкфурте, представлен преемник этого приятного во всех отношениях (особенно учитывая цену) седана. Автомобиль разработан КИА на новой платформе MG (не путать с «Ровером»!), которая послужит в дальнейшем основой и для следующего поколения «Каренса». Авторы проекта особо подчеркивают, что новинка не является родственницей «Хёндэ-Соната», отличаясь от нее и колесной базой, и элементами шасси.



Сравнивая новый автомобиль с предшественником, отметим увеличенные салон и багажник, появившуюся систему стабилизации ESP, активные подголовники и шесть эйрбэгов, улучшенные шумо- и виброизоляцию, управляемость, а также более эффективные тормоза, соответствующие нынешним европейским стандартам.

Двигатели и коробки передач отныне тоже вполне современны.

KIA MAGENTIS

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x2656 см³; мощность – 138 кВт/188 л.с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 247 Н·м при 4000 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – автоматическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 4-дверный; база – 2720 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4735x1805x1480 мм; объем багажника – 420 л; снаряженная масса – от 1490 кг. Дорожный просвет – 160 мм.
- Максимальная скорость – 220 км/ч; разгон до 100 км/ч – 9,1 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 9,2 л/100 км.

КОРОТКО

Этой зимой в Москве начнут действовать новые, более строгие правила парковки. В четные дни для очистки снега должна быть свободна от машин четная сторона улиц, по нечетным – соответственно, нечетная. Автомобили, нарушившие эти правила, будут эвакуировать. «Услуга» будет бесплатной.

Россия планирует в ближайшее время подписать с Бразилией контракты на организацию здесь сборки микроавтобусов «Газель» для эксплуатации в условиях бездорожья и нужд лесной промышленности, сообщил руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин.

ОАО «Северсталь-Авто» в 2006 году планирует начать поставки машинокомплектов «УАЗ-Патриот» в Египет, где будет создано сборочное предприятие. Оно займется мелкоузловой сборкой, включая сварку и окраску нового российского вседорожника.

Британские заводы обанкротившегося «Ровера» должны вновь ожить в конце 2006



года. Правда, новые китайские хозяева обещают дать работу лишь для 1200 англичан, что на 800 меньше, чем раньше. Таким количеством работников будут собирать около 100 000 автомобилей «Ровер-75» и MG TF в год.

ПОДРОСТОК



«Шевроле-Авео» не назовешь старой моделью, тем не менее его уже обновили.

Дизайн разработали специалисты «Дэу», сделав акцент на объемных, уходящих в капот и крылья фарах, хромированной решетке радиатора. Но главное: длина «Авео» теперь 4,3 м. Внутри, разумеется, заметно просторнее, да и багажа влезет 400 л.

Владелец нового «Авео» не почувствует себя ущербным и в отношении оснащения автомобиля: 15-дюймовые колеса, климатическая установка, электростеклоподъемники и электрорегулируемые зеркала, центральный замок с дистанционным управлением. Не обошлось без четырех подушек безопасности и креплений «Изофикс» для детского кресла. Хотя на «Авео» нет системы стабилизации ESP, но 4-канальная ABS присутствует, как и гидроусилитель руля с изменяемой в зависимости от скорости характеристикой.

При этом машина не разорит на бензине: можно выбрать 1,2-литровый мотор с аппетитом всего 6,8 л/100 км. Более мощные двигатели, как обещают, тоже экономичны. Правда, те, кто механической коробке передач предпочтут автоматику, заплатят за комфорт не только при покупке авто, но и на бензоколонке: потребление топлива этой версией на 0,6 л больше.

CHEVROLET AVEO

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x8x1150 см^3; мощность – 53 кВт/72 л.с.; максимальный крутящий момент – 104 Н·м при 3400 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 4-дверный; база – 2480 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4310x1710x 1485 мм; объем багажника – 400 л. Колеса – 185/55R15.

ПОЛНЫЙ БАК ЗА... 10 ЕВРО

Такое возможно не только у нас, но и в Германии, где цены на бензин достигли полутора евро за литр. Правда, при этом надо заправляться природным газом. На волне стремительного роста цен на жидкое топливо «Опель» предлагает новые модели, предназначенные для работы на метане. Так, мини-вэн «Комбо 1.6 CNG» можно «зарядить» всего лишь за 10,45 евро. При годовом пробеге 20 тыс. км это выливается в 1000 евро экономии. Одно плохо – запас хода составляет пока 370 км, но если использовать резервные 14 л бензина, то он подрастет до обычных 500 километров.



КОРОТКО

- По сообщениям французской печати, глава концерна «Рено-Ниссан» Карлос Гон намерен прикупить сильно упавшие в цене акции «Форда» и «Дженерал моторс». Нет, конечно, речь пока не идет о поглощении этих гигантов, но... Кстати, летом Гону предлагали возглавить «Форд», но он отказался.

- По мнению руководства ГАИ Москвы, 80% дорог столицы «работают на пределе» и если не форсировать строительство новых, город уже через год-два «встанет» окончательно. Очень важным здесь представляется и достройка Третьего кольца. В ноябре должны быть сданы развязки на Беговой улице и Сущевском валу.



- Кабинет министров Украины постановил выставить на торги приобретенные ранее для нужд МВД 199 автомобилей «Фольксваген» и купить на вырученные деньги более дешевые модели для милиции.

- Германия постепенно отказывается от яркой расцветки машин. Две трети немцев заказывают черные или серебристые авто, а ранее столь любимый красный нынче выбирает лишь каждый 21-й покупатель. Что уж говорить о более экзотических оттенках! Причина – в... намерении удачнее продать машину лет через 7–10. Кто знает, какая мода на цвета тогда будет, а серебристый и черный – вне времени.

ЛЮКС ЗАКАЗЫВАЛИ?

«Тойота-Хайлюкс» шестого поколения уже в Европе.

Этот пикап занимает вторую строчку в рейтинге популярности моделей «Тойоты», уступая только «Королле». Тираж «Хайлюкса» уже достиг 12 миллионов! Репутацию надо подкреплять – новое поколение попытались улучшить во всем. Начали с размеров: машину вытянули в длину на 340 мм, которые в основном ушили в колесную базу. На заднем сиденье стало просторнее. Колея сзади тоже раздалась, что позволило на 15% увеличить объем грузовой платформы в варианте с одинарной кабиной и на 30% – с двойной. Обе версии оснащают как задним, так и полным приводом с блокировкой заднего дифференциала. Внедорожные качества «Хайлюкса» на высоте и благодаря новой двухрычажной передней подвеске.

Пикап приводит в движение новейшая модификация дизеля D-4D с системой впрыска «коммон рейл». При достаточно скромной мощности мотор развивает крутящий момент 260 или 200 (заднеприводная машина) Н·м. Коробка передач пока тоже лишь одна – 5-ступенчатая «механика».

Шасси «Тойоты» на 45% жестче на кручение по сравнению с предшественницей, что не только существенно снижает шумы и вибрации, но и позитивно сказывается на управляемости. В списке стандартного оборудования – ABS, кондиционер, CD-проигрыватель, две подушки безопасности, центральный замок.

TOYOTA HILUX

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x2494 см^3; мощность – 76 кВт/103 л.с. при 3600 об/мин; максимальный крутящий момент – 260 Н·м при 1600–2400 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 4-дверный; база – 3085 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 5255x1835x1810 мм; снаряженная масса – 1865 кг; размер шин – 255/70 R16.



ПЕРВЫЙ «ВСЕМИРНЫЙ»

С конвейера завода в Данди (США) сошел первый так называемый «всемирный» двигатель, разработанный в тесной кооперации фирмами «Крайслер», «Хёндэ» и «Мицубиси». Четырехцилиндровый агрегат предназначен для автомобилей компактного и среднего классов, а пока его поставили под капот концепта «Додж-Калибр».

КОРОТКО

■ «Сузуки» обещает до 2009 года представить семь новинок! Вслед за обновленными «Свифтом» и «Гранд Витарой» в будущем году появится некая помесь компактного автомобиля, мини-вэна и вседорожника. Чуть позже – спортивная версия «Свифта». В 2007 году ожидается премьера микровэна R+, а в 2008-м – новых «Джимни» и «Альто».

■ Фирма «Морган мотор» обнародовала планы создания на базе «Морган-Аэро 8» модели «Лайф Кар», работающей на топливных элементах. Она должна стать первым в мире экологически чистым гоночным автомобилем, к тому же практически бесшумным! Для быстрого разгона машину оборудуют мощной буферной батареей суперконденсаторов.



■ Китайский миллионер подарил полицейскому участку в Пекине 70 автомобилей на электротопливных элементах.

■ Этот шарик – макет… детской головы. Он появился в итоге многолетней работы по созданию стенда проверки безопасности автомобиля для пешеходов. Такие испытания с 1 октября стали в Европе обязательными.



«СМАРТУ» ОТ «ШЕЛЛА»

Фирма «Смарт» объявила в Германии беспрецедентную маркетинговую акцию: каждый, кто приобретет четырехместную версию «Фо-фо» до 31 декабря, получит карточку концерна «Шелл» на бесплатную заправку в течение года! Правда, чтобы не появилось желания спекулировать, количество литров ограничили 1200 для бензина или 960 – для дизтоплива. Этого должно хватить на 20 000 км, учитывая скромный аппетит автомобиля.



«ЭТО БОМБЫ НА КОЛЕСАХ»

Заявили представители клуба ADAC после крэш-теста китайского вседорожника «Лендвинд», который отныне продают в Германии по 15 295 евро. Автомобиль в основе представляет собой «Опель-Фронтера», но сильно уступает ему по пассивной безопасности. Самое страшное – структура кузова не выдержала фронтального удара и не оставила жизненного пространства для водителя.

САМ ИЗ НАРОДА

«Форд» увенчал модельный ряд «Фокуса» мощной модификацией ST 225.

Этот автомобиль не будет массовым. Придворная тюнинговая фирма «Форд Тим RS», которая «разогревает» серийные модели, пошла дальше обычного, добавив «Фокусу» рекордное количество «лошадей». Дизайн, конечно, тоже привели в соответствие. Взгляд цепляется за трапеции радиаторной решетки и воздухозаборник переднего бампера. Сзади машину легко узнать по двум выпускным трубам и вставкам в бампере. А что в салоне? Спортивные сиденья «Рекаро» и, конечно же, хром на педалях и руле. По желанию клиента отделку салона сделают в цвет кузова, обошьют сиденья и руль кожей.

Но самая яркая деталь интерьера все же дополнительный приборный блок посредине панели, на циферблатах которого давление наддува, температура и давление масла. Конечно, приборы появились неспроста: под капотом «Фокуса» наддувный 2,5-литровый двигатель серии «Дюратек», мощность которого соответствует индексу в названии модели. Оснащенный 6-ступенчатой «механикой», ST 225 выстреливает до 100 км/ч всего за 6,8 с, а его скоростной потолок – за пределами 240 км/ч.

Для уверенной езды на высоких скоростях увеличили жесткость пружин подвески на 30%, понизили кузов на 25 мм, установили дополнительную растяжку между передними стойками «Мак-Ферсон». Сквозь отверстия 18-дюймовых колес заблестели 320-мм вентилируемые тормозные диски. Глава «Форд Тим RS» Джост Капито пообещал, что «Фокус ST» не разочарует тех, кто любит скорость, но не хочет жертвовать комфортом и практичностью.

FORD FOCUS ST 225

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 5x20x2522 см^3; мощность – 165 кВт/225 л.с.; максимальный крутящий момент – 320 Н·м.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 4-дверный; база – 2640 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4362x1840x1497 мм; снаряженная масса – 1317 кг; размер шин – 225/40 R18.
- Разгон до 100 км/ч – 6,8 с.
- Расход топлива в городском и пригородном циклах – 13,8 и 6,8 л/100 км соответственно.



КОРОТКО

■ Во Львове, где отмечали день рождения «Запорожца», именуемого до сих пор «горбатым», в салон машины набилось 22 пассажира! Установлен рекорд Украины, который зафиксирован комиссией национальной Книги рекордов. В прошлом году принародно в «Запорожце» сумели уместиться 20 пассажиров – парней и девушек, нынче – на два больше. Главным призом для изрядно помятых рекордсменов стал 46-килограммовый торт.

■ 1000 километров на баке – таков результат эксперимента, проведенного журналом «Ластауто Омнибус». Его испытателям удалось достичь



этого в грузовичке «Рено-Мастер» с дизельным двигателем мощностью 114 л. с. и грузом в половину допустимого. Облегчал задачу маршрут, проложенный по автобану, а осложняла довольно высокая скорость – 120 км/ч. Средний расход топлива 9,8 л/100 км – неплохо для фургона с высокой крышей.

■ Недалеко от Анталии санкт-петербургская компания ТД «Пекар» собрала своих дистрибьюторов, чтобы проинформировать о расширении товарного ряда. В ее ассортименте появятся детали подвески, стартеры, радиаторы и т. д. Повышать профессиональный уровень дистрибьюторов помогали экономисты из российских бизнес-школ.



«ВЕКТРУ» ПРОДЛИЛИ

Четыре года – вполне зрелый по нынешним меркам возраст, чтобы заняться рестайлингом.

Вектор развития этой популярной модели направили в основном в сторону дизайна – технологически «Вектра» вовсе не устарела. Стилисты усилили акцент на характерной «опелевской» выштамповке капота, заострили силуэт бампера, глубже «вдавили» «глаза»-фары. Под капотом новый 2,8-литровый шестицилиндровый мотор с турбонаддувом мощностью 230 л.с. Разумеется, в гамме оставили и прежние, более скромные двигатели. Кстати, отныне можно заказать «электронное шасси» – IDS^Plus и прочие технические навороты в комплекте с относительно дешевыми двигателями. Таким образом, высокие технологии «Вектры» пошли в народ.

Любители езды с прицепом (в Европе на нем обычно везут не скарб дачника, а саму дачу) теперь могут заказать систему стабилизации автопоезда: она предотвратит опасное виляние «хвоста». Северянам, вероятно, понравится система отопления «Квик Хит», особенно быстро нагревающая салон.

OPEL VECTRA

■ Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x2792 см³; мощность – 169 кВт/230 л.с. при 5500 об/мин; максимальный крутящий момент – 330 Н·м при 1800–4500 об/мин.

■ Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.

■ Кузов – 5-местный 4-дверный; база – 2700 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4611x2036x1460 мм; объем багажника – 500/1050 л; снаряженная масса – 1375 кг; масса прицепа – 1700 кг. Максимальная скорость – 250 км/ч; разгон до 100 км/ч – 7,3 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 10,3 л/100 км.

Фирма «Опель» представила во Франкфурте сразу полную гамму обновленных кузовов, включая и родственный «Вектре» «Сигнум».

КОРОТКО

■ Превратить компактный мини-вэн в спортивный автомобиль решилась немецкая тюнинговая фирма «Карлссон». Дизельный двигатель «Мерседес-Бенца B» форсировали, доведя мощность до 168 л.с., а момент – до 360 Н·м (на серийной машине 140 л.с. и 300 Н·м). Теперь «Карлссон-CD 20» достигает 100 км/ч всего за 8,6 с. Разумеется, переделке подвергли подвеску и не забыли изменить внутреннюю и внешнюю отделку.

■ «Вольво» представила новый безмоторный экипаж



«Экстрем Гравити Кар» для участия в гонках «мыльниц» (ЗР, 2004, № 5). Под действием силы тяжести симпатичный болид должен разогнаться под горку минимум до 86 км/ч. За первенство он поборется с соперниками от «Ауди», «Бентли» и «Крайслера».

■ «Волга» останется на конвейере еще лет пять. По словам генерального директора «Руспромавто» Максима Авдеева, тогда ее выпуск прекратят и… ничем отечественным заменять не будут.

И БИТЫЙ ПОМОЖЕТ



Казалось бы, кому нужны останки автомобилей после крэш-тестов и оценки результатов испытателями? Ан нет, на «Фольксвагене» нашли даже им применение. Фирма подарила пожарным Дюссельдорфа 10 битых авто от «Поло» до «Фаэтона», чтобы те учились правильно разрезать кузов специнструментом. Раньше для таких целей использовали старые авто со свалок, но они не совсем подходят для обучения.

ОТЧЕГО НЕРВНИЧАЮТ

Опрос, проведенный журналом VOX, показал, что подавляющее большинство водителей (78%) нервничает, когда на них «наезжают» сзади и требуют уступить дорогу (в Германии это серьезное нарушение ПДД), 69% раздражают гудки в их адрес, 53% испытывают стресс при поиске места для парковки. Красный сигнал светофора мешает лишь 26% опрошенных, велосипедисты ввергают в стресс 20%, пассажиры – 12%.



ПРОЗРАЧНАЯ ЭЛЕКТРОНИКА



Инженеры «Порше» придумали, как проверить многочисленные электрические и электронные узлы на своих автомобилях. Они просто сделали кузов… прозрачным. Здесь видно, не перетирается ли какой-то кабель о детали кузова, не болтается ли при работе какой-нибудь исполнительный механизм. Первой «остекленевшей» моделью стала «Кайенна»…





«ЦЕНТИГОН»: ОТВЕТ ТЕРРОРИЗМУ

На IAA-2005 во Франкфурте фирма «Армор Холдинг» представила новый бренд «Центигон» и систему бронирования гражданских автомобилей «LE-Дефенс», которая обеспечивает защиту от самодельных взрывных устройств, начиненных болтами, гайками и прочими убойными железками. Эффективность новинки испытывали в реальных условиях на улицах… Ирака. Бомба не заставила себя ждать, и вот что стало с «Ленд-Ровером». Машина, вероятно, пойдет под списание, но все сидевшие внутри остались невредимы!

«ПИЦЦАМОБИЛЬ» ОТ «ДАЙХАТСУ»

Японская фирма выпустила версию малютки «Куоре», предназначенную для развозки горячей пиццы. Назвали ее «Куоре Гурмет Экспресс» и оборудовали термошкафом, который может питаться как от бортсети, так и от 220-вольтовой розетки. Уложенная в него пицца остается горячей на протяжении всего путешествия сквозь городские пробки. Ну а 4,6 л бензина на 100 км пробега делают «пиццамобиль» особенно выгодным транспортным средством для малого бизнеса.



ПЛОДЫ ЭВОЛЮЦИИ

Аккумуляторные батареи «Мутлу» хорошо известны в России и сегодня расходятся по миллиону штук ежегодно. Фирма, основанная в 1945 году, делает ставку на стабильность их качества. Возможно, со временем и у «Мутлу» появятся батареи с гелевым электролитом, пока же удалось сделать пластины чуть тоньше и уложить их в стандартный корпус в несколько большем количестве. Результат: ток холодного пуска вырос на 30 А и составляет у батарей «Эволюшн» 480 А при емкости 55 А·ч. Осовременили и верхнюю крышку, снабдив ее новой системой вентиляции со сложным лабиринтом для уменьшения испарения электролита.



ЗА РУЛЕМ БЕЗ ГРАНИЦ

Владимир Соловьев, Антон Чуйкин. Фото авторов

Когда один и тот же автомобиль делают в самых разных странах, очень интересно узнать, какой он у других, чем отличается. Тем более что одна из этих стран – Россия, а автомобиль – «Рено-Логан», который начали летом выпускать на московском «Автофрамосе». Поэтому мы и решили побывать в Румынии, где на заводе «Дачия» дислоцируется основное производство этой модели. Во Франции, где про-



Вчетвером на одном автомобиле. Багажник «Логана» на удивление легко поглощает вещи путешественников, а их немало.



Утро 19 сентября на Воробьевых горах встретили Владимир Соловьев, Гаэль Бриансо, Антон Чуйкин и Жорж Куссо (он «по ту сторону» кадра).

ектировали автомобиль. И, наконец, в Марокко, где только что открылся еще один завод по примеру московского.

Пробег мы назвали «За рулем без границ», потому что путешествие на автомобиле действительно стирает границы. Идея показалась очень интересной коллегам из Франции. Так с нами вновь в дороге оказались журналисты из «Л'Отомобиль магазин».

Первую часть пути они проделают с нами на редакционном «Логане» (1,4 л, 75 л.с., $8999, участник марафона «60 часов за рулем» – ЗР, 2005, № 10). А в Румынии получат «Дачию-Логан» – помощнее и побогаче, с которой потягается наш «Рено».

Итак, старт и первая страница бортжурнала.

ЯЗЫК ДО КИЕВА ДОВЕДЕТ

Старт: Москва, 19 сентября, 8.00
Финиш: Киев, 20.30
Пробег: 876 км
Средняя скорость: 70 км/ч

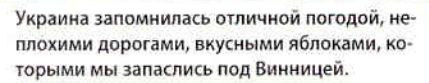
Пробег «За рулем без границ» записывает в свой актив сразу три границы. «Три сестры» – это место, где сходятся рубежи Белоруссии, России и Украины, отмечено монументом «Дружба».

Экипаж «Логана» на первой границе – исторической. Здесь на реке Угре стояли друг против друга полки Московского княжества и Золотой Орды.

В 165 км от Москвы начинается ремонт дороги, рытвины. Но подвеска «Логана» великолепно справляется. Через час езды по неровностям начинают досаждать бюджетные решения. Нерегулируемый ремень безопасности впивается в плечо. Ямка в подлокотнике – она же ручка закрывания двери – врезается в запястье.

Главная задача дня – пройти границу с Украиной. Вот он, шлагбаум с куцей очередью грузовиков перед ним. Полчаса, и мы на нейтральной земле: перед нами монумент «Дружба», за спиной российские флаги, направо белорус-




Украина запомнилась отличной погодой, неплохими дорогами, вкусными яблоками, которыми мы запаслись под Винницей.



Ренессанс «Дачии» – под таким девизом для нас провели презентацию на заводе. В этом году здесь соберут 90 тысяч «логанов», а в 2006-м планируют выпустить 200 тысяч машин. Плюс 150 тысяч машинокомплектов.



Отныне вдвоем: только что наш синий «Рено» обрел напарницу. Куссо и Бриансо получили новенькую «Дачию-Логан» с пустыми баками – топливным и стеклоомывателя. Зато в максимальной комплектации.

ские, налево украинские. Еще полчаса, и «Логан» катит по черниговской земле. «Скажите, мы правильно едем на Киев?» – «Да, часа через два там будете».

Слухи об упразднении украинской ДАІ сильно преувеличены. Уже вскоре нас остановили на посту: как сказал инспектор, «очень беспокоюсь, есть ли талон техосмотра». Затем на трассе несколько раз встречные водители фарами предупреждали о засадах.

Фразу дня произнес Гаэль Бриансо, наш коллега из французского «Л'Отомобиль магазин». Когда нам в лоб вышел грузовик, с заднего сиденья с французским прононсом раздалось: «Оптимист!»

Поменьше бы таких оптимистов!

Встреча со стихией. В Румынии проливные дожди накануне нашего приезда вызвали наводнение. Вода подмывала берега, опоры мостов, дороги. Местами шоссе превращалось в сплошную лужу.



ЛАСКАВО ПРОСИМО

Старт: Киев, 20 сентября, 10.45
Финиш: Черновцы, 20.30
Пробег : 637 км
Средняя скорость: 65 км/ч

Сегодня пересекаем соседнюю страну – Украину и все ждем встречи с местным «Логаном». Напрасно: ни на Украине, ни в России их не видно. Так что появившейся в зеркалах «Дачии» мы обрадовались: пусть не «Логан», а старенькая «Соленца», но все же машина из румынского Питешти.

БЕГ С БАРЬЕРАМИ

Старт: Черновцы, 21 сентября, 8.45
Финиш: Питешти, 20.00
Пробег: 594 км
Средняя скорость: 53 км/ч

Мы в стране «логанов». Пробег «За рулем без границ» пересек рубеж Украина–Румыния (граница + таможня с двух сторон = всего полчаса). Большую часть румынского автопарка составляют «дачии», а среди них, в свою очередь, много новеньких «логанов». Машины, по нашим наблюдениям, в довольно богатых комплектациях – здесь модель считается престижной.

МУЛЬЦИУМЕСК

С утра в Питешти дождь. Сегодня мы едем на «Дачию». Едем в объезд, потому что один из мостов смыт наводнением,



Господин Ришар прекрасно осведомлен о случае с редакционным «Логаном». Более того, итогом явился новый пост регулировки клапанов на конвейере.

ПОСТ ИМЕНИ «ЗА РУЛЕМ»

– О происшествии с вашим мотором я узнал на следующий же день, 16 августа – у дверей механосборочного цеха нас ждал его глава Агиус Ришар, – и хотя такой случай первый за все время производства, мы приняли меры, чтобы исключить малейшую вероятность подобного дефекта. Сейчас вы в этом убедитесь.

Напомним – в ходе марафона «60 часов за рулем» вечером 15 августа «Логан» совершил вынужденную остановку из-за неисправности в моторе. Отвернулись две контргайки на регулировочных стержнях клапанов (ЗР, 2005, № 10). И вот спустя месяц с небольшим мы на заводе «Дачия» в Питешти наблюдаем, как теперь регулируют клапаны на участке сборки двигателей.

– Сейчас рабочий выставляет зазоры впускных клапанов, – поясняет г-н Ришар.

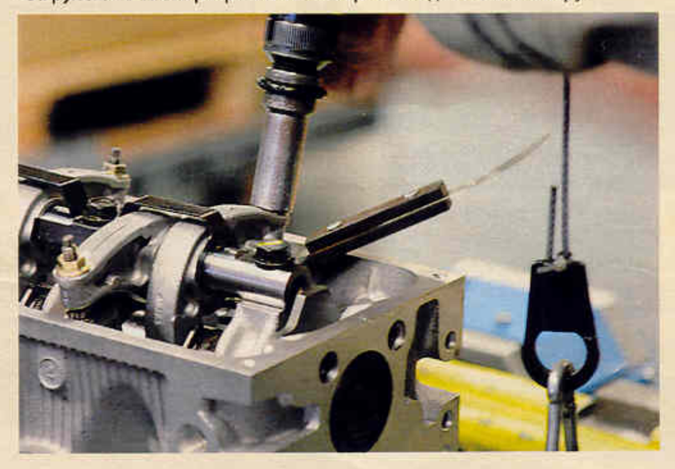
Четыре раза мелькают щуп и спецключ. Раньше мотор сразу двигался к следующему посту. Но после нашего сигнала завод ввел дополнительную контрольную операцию. Конвейер не тронется, пока рабочий не пройдется по четырем контргайкам динамометрическим ключом, соединенным проводами с пультом. Вот на нем зажглась зеленая лампа – и мотор поехал дальше, к точно такому же посту, где отрегулируют выпускные клапаны.

«А теперь, – улыбается г-н Ришар, – мы смоделируем брак, и если он проскочит контроль, я завтра же уволюсь!» По его команде рабочий проверяет только два клапана из четырех на следующем двигателе. Мотор остается неподвижным укором «нерадивому» сборщику.

Производственники согласились, что новый контрольный стенд впору называть «пост имени «За рулем». Нам, в свою очередь, было приятно убедиться, как четко и быстро отреагировали производители на нашу критику. Такую бы реакцию – российским заводам!

И хорошо, что дело не дошло до увольнений стрелочников. Запускайте конвейер, г-н Ришар!

Контрольный стенд может с полным правом носить имя «За рулем». Без его разрешения мотор не пойдет по конвейеру.



случившимся днями ранее. Крупные капли дождя молотят в лобовое стекло – напоминают о том, что силы природы могут снова продиктовать человеку свою волю.

Через 20 минут мы у проходной. «Дачия» действительно возрождается. За последние несколько лет компания «Рено» вложила сюда 450 млн. евро, и завод начал приносить прибыль. Но главное – работает как современное автомобильное предприятие, по стандартам качества «Рено» и «Ниссан». Ни одна претензия не остается без внимания. Например, на заводе прекрасно знают о неисправности, случившейся с мотором «Логана» во время марафона «60 часов за рулем». Спасибо, «Дачия», за гостеприимство – «мульциумеск», как говорят здесь.

НОЧНОЙ МАРШ-БРОСОК

Старт: Питешти, 23 сентября, 9.00
Финиш: Париж, 24 сентября, 16.00
Пробег: 2293 км
Средняя скорость: 74 км/ч

Румынско-венгерская граница встретила многокилометровой очередью грузовиков, в которой яркими пятнами выделялись автовозы с «логанами». Вереницу трейлеров «пасли» полицейские, пропуская вперед срочные грузы, например, скотовозы с грустными телятами. Ну и легковушки, конечно.





Где-то под Веной: спать очень хочется. Кадр с пассажирского сиденья.



После отдыха 31 час за рулем пролетел быстрее, чем семнадцать мгновений весны.



Больше всего, пожалуй, радуются наши коллеги: еще бы, они на родной земле!



Париж: позади 4500 км, 6 дней пути, 7 стран. И это только первый этап пробега «За рулем без границ».

Наконец-то у нашего «Логана» появился «напарник». Из румынского Питешти пробег «За рулем без границ» отправился уже на двух автомобилях. Французским коллегам компания «Рено» предоставила красную, с искрой, «Дачию»: мотор 1,6 л, гидроусилитель, кондиционер, пара подушек безопасности – в общем, максимальная комплектация.

Долго пересекали Румынию, на границу приехали к вечеру. Примерно через час мы в Венгрии.

Проезжаем страну всего за четыре часа – и перед нами очередная граница. Здесь – полный кавардак: скопище машин пытается одновременно втиснуться в игольное ушко со шлагбаумом. Полтора часа спустя, с трудом, едва не помяв борта, добираемся до заветной будочки, протягиваем в окошко паспорта и... оказываемся в Австрии. Здесь нас уже поджидают французские коллеги – для граждан объединенной Европы на границе собственный свободный коридор.

Глубокая ночь, позади 900 км, а до Парижа, где нужно быть завтра, еще 1400! Чтобы успеть, решаемся на ночной марш-бросок, благо качество австрийских, немецких, французских дорог это позволяет.

Расчет оправдался: к 16 часам вступаем в Париж. Позади быстрая, но спокойная езда по автобанам, две «прозрачные» границы и... краткий сон в машине а-ля Штирлиц.

В самое глухое время, где-то в полчетвертого, захотели взбодриться кофе на заправке. Найдя местечко в ряду припаркованных машин, обнаружили кругом сонное царство. В надменном «Ленд-Ровере Дискавери 3» похрапывала семья немцев, в забавном «Смарте Фо-Фо» смотрел сны голландец, в перегруженном «Мерседесе» А-класса ворочалась французская пара. А мы-то думали, в машинах ночуют только в России!

В стихийном мотеле подремали и мы, вспоминая одно из мгновений весны: «Через 20 минут Штирлиц проснется и поедет в Берлин». Кстати, отдыхал он где-то неподалеку. Мы проснулись через час и взяли курс на Париж. Опыт полковника Исаева очень пригодился. Париж, Порт Де Ванв, субботний вечер. На светофоре молодая французская чета переходит перед нами дорогу.

Глава семейства бросает взгляд на машину и, едва не спотыкаясь, подбегает к нам.

– Я купил точно такой же «Логан», но это была «Дачия». Неужели их выпускают и под маркой «Рено»?!

...Да, выпускают – в России, откуда приехала эта машина. А в Марокко, куда она отправляется завтра, – тоже «Дачия». Но об этом в следующем номере. □

Впереди новые страны, которые связывает «Логан». И новые границы.



OPEL VECTRA

2,2 л, 147 л.с., автоматическая коробка передач, комплектация Elegance, $30 550.

MAZDA 6

2,0 л, 147 л.с., механическая коробка передач, комплектация Touring, $30 400.

ПИДЖАЧНАЯ ЧЕТВЕРКА

Анатолий Фомин.
Фото: Константин Якубов

Вопрос фотографа, как всегда, ставит в тупик:

– Какого они цвета? Лучше, чтоб поярче…

– Сейчас… Синий, серый и два черных.

Именно такой – не самой яркой оказалась цветовая гамма четырех седанов среднего класса, собравшихся на тесной редакционной парковке. Новейший «Фольксваген-Пассат» и его соперники – недавно преображенные «Форд-Мондео» и «Мазда-6». «Опель-Вектра» пока в прежнем обличье – модернизированный автомобиль, показанный на Франкфуртском автосалоне, до России еще не добрался. По-настоящему новый все-таки лишь «Пассат», остальные – рестайлинговые версии. Можно ожидать от новичка необыкновенных результатов?

Серый, синий, черный – цвета деловых пиджаков. Малиновые и лимонные не в счет. Автомобили из этой ценовой группы на фрак или вечерний смокинг не тянут,


FORD MONDEO
2,0 л, 145 л.с., автоматическая коробка передач, комплектация Ghia, $32 900.
VOLKSWAGEN PASSAT
2,0 л, 150 л.с., механическая коробка передач, комплектация Highline, $34 900.
ТЕСТ За рулем
"АВТО АЛЕА"



Хромированная отделка, 17-дюймовые колеса и ксеноновые фары позволяют «Мондео» выглядеть почти аристократично.

А в этом ракурсе он напоминает новый «Фокус».

FORD MONDEO

- Дебютировал в 1993 г., нынешнее поколение выпускают с 2000-го. Рестайлинг – в 2003 г.
- Варианты кузова: седан, хэтчбек, универсал.
- Двигатели: бензиновые 1,8–3,0 л (125–226 л.с.), дизельные 2,0 и 2,2 л.
- Коробки передач: 5- и 6-ступенчатые механические, 4- и 5-ступенчатый «автомат».
- Комплектации: Core, Trend, Titanium, Ghia, ST220.
- Цена в России: $21 120–42 100.

но в приличном месте показаться можно. Вспоминаю прочитанный в детстве рассказ Роберта Янга «Механический фиговый листок»: там речь шла об обществе, где автомобиль стал необходимым предметом одежды. Что ж, удобная ассоциация!

FORD MONDEO

Чуть больше года прошло со времени рестайлига, но оригиналом «Форд-Мондео» не назовешь. Хотя в его строгих линиях не меньше изящества, чем пять лет назад. Впрочем, нам не смотреть – ехать. А сначала устроиться. По поводу сиденья заспорили: комплекция испытателей далеко не одинаковая, разница в массе двукратная – от 60 до 120 кг. Понятно, что всем не угодишь, но солидному водителю в «Форде» лучше, чем худощавому. При всем богатстве комплектации Ghia путаницы с переключателями не возникло. Разве что к пульту управления аудиосистемой на рулевой колонке надо привыкнуть, тем более что доступ к его кнопкам затрудняет селектор автоматической коробки. Климатическая установка без разделения на правую и левую части салона нынче считается достоянием машин ниже классом. Обзорность – лучше средней, но наружные зеркала маловаты.

Семнадцатидюймовые колеса с шинами 50-процентного профиля – намек на незаурядные способности в поворотах и посредственный комфорт. Однако «Мондео», несмотря на низкопрофильные покрышки, отлично справляется со всеми неровностями. (Те, в которых колесо умещается целиком, разумеется, не в счет.) Подвески «Форда» достаточно энергоемки для поперечных волн, поддерживают приемлемый дорожный просвет, бесшумно проглатывают швы и стыки и успешно демпфируют раскачку. Поведение автомобиля в повороте – скорее надежное, нежели азартное. Машина плавно доворачивается под сброс газа и не склонна к заносу. Вот только скольжение начинается рановато.

Сочетание автоматической коробки и двухлитрового мотора устроит лишь поклонников спокойной езды. «Мондео» способен рвануть с места, но прыть улетучивается уже на второй передаче. «Автомат» с четырьмя передачами устарел: небыстро переключается вниз, не способен оптимально работать в относительно узком диапазо-



Приборная панель – строго и без претензий.

Регулируемый подогрев задних сидений – черта машин представительского класса.

Строгий интерьер немного старомоден. Селектор коробки передач блокирует часть кнопок консоли.

Заднее сиденье вмещает и троих, но на деле оно все же двухместное.

РЕЗЮМЕ

Ford Mondeo – по сути и характеру очень простой автомобиль, правда, соединивший надежность управления с образцово комфортной подвеской. Но возраст сказывается…

Общая оценка

7,9

(+) Комфортная подвеска, вместительный багажник, большой дорожный просвет, подогрев задних (!) сидений.

(–) Скромная динамика, «вялые» тормоза, устаревший «автомат», ограниченный перечень дополнительного оборудования.

не оборотов, заметно увеличивает расход топлива. Но в пику некоторым более современным, коробка «Форда» переключается плавно, не путается в передачах, которых реально, кстати, всего три (четвертая – «овердрайв»). Жаль, что «Форд» шумноват: на высоких скоростях для разговора с пассажиром приходится повышать голос.

Заднее сиденье «Мондео» хоть и немалой ширины, все же – на двоих. Для среднего пассажира есть подголовник и ремень, но неожиданно большой трансмиссионный тоннель и приподнятая подушка удобно сесть не дадут. И уж, конечно, среднему не достанется подогрева подушки и спинки.

Багажный отсек «Форда» мог бы вместить на 50 л больше, но в российской комплектации с полноразмерной запаской столько занимают полиуретановые проставки, приподнимающие пол багажника.

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм

H1 H2 B1 B2 L1 L2 L3min/max Vбаг. B3min H4

(x) – поперечный размер

Модель	FORD MONDEO	OPEL VECTRA	MAZDA 6	VOLKSWAGEN PASSAT
L_1	930–1100	900–1175	945–1165	945–1170
L_2	695–900	600–835	645–905	625–880
H	1180	1200	1190	1170
H_1	965	1015	1025	1010
H_2	945	950	940	950
B_1	1395	1405	1420	1400
B_2	1380	1375	1400	1375
$L_{3min-max}$	1030/1770	1025/1820	1085/1895	1155/1825
B_{3min}	975	1055	1105	1045
H_4 (до полки)	495	500	540	490
$V_{баг.}$, л	412	400	448	432



«Вектра» короче одноклассников в среднем на 200 мм, но ничуть не уступает по объему салона.

Хромированная полоса сзади подчеркивает солидность машины.

OPEL VECTRA

- Третье поколение «Вектры» представлено осенью 2001 г. Рестайлинг – в 2005-м.
- Варианты кузова: седан, хэтчбек, универсал.
- Двигатели: бензиновые, в том числе с турбонаддувом, 1,6–3,2 л (100–211 л.с.) и дизельные 1,9–3,0 л (120–177 л.с.). Для России – только бензиновые.
- Коробки передач: 5- и 6-ступенчатые механические, 5- и 6-ступенчатый «автомат».
- Комплектации: Essentia, Design, Comfort, Elegance, GTS.
- Цена в России: $21 190–39 970.

Базовый вариант «Мондео» с двигателем 1,8 л по цене весьма привлекателен, и даже мощные шестицилиндровые машины относительно недороги. Посему, выбирая автоматическую трансмиссию, стоит остановиться на моторе мощнее. Тем более что с ними ставят более продвинутые пятиступенчатые «автоматы».

OPEL VECTRA

Рестайлинговый образец к тесту не поспел – обновленная «Вектра» стала больше похожа на «Астру», особенно фарами и фонарями. Не добрались до нас и моторы с непосредственным впрыском бензина. Пока в продаже дорестайлинговые машины со скидкой до 2000 долларов. «Опель» – наиболее компактный из четверки, почти на 200 мм короче «Фольксвагена». Это не отразилось на салоне, но багажник, конечно, поменьше, чем у других.

У «Вектры» самый «индустриальный» дизайн интерьера. У любого стиля находятся поклонники, но привыкнуть к прямоугольным сенсорным подрулевым переключателям непросто. Еще сложнее овладеть бортовым компьютером. Тот, кто найдет кнопку сброса показаний быстрее чем за три минуты, вправе объявить себя гением, затративший от трех до пяти – просто талант. Нашедшие кнопку менее чем за минуту дисквалифицируются – они явно общались с «Вектрой» раньше. Не менее «мудро» управление климатом: легко только устанавливать температуру в автоматическом режиме. Представьте, что попутчица промочила ноги и просит направить горячий воздух вниз, да так, чтобы в машине не стало слишком жарко. Задача решаема, но требует минимум на полминуты сосредоточиться на ручках и дисплее.

Большие мягкие кресла «Опеля» – для больших людей. Худощавому комфортно, но должной боковой поддержки нет. Ее отчасти заменяет нескользкая обивка. Но главное достоинство автомобиля с молнией на эмблеме – в нем не только удобно сидеть, сюда легко садиться благодаря широким и высоким проемам. «Вектра» хвастается и хорошей обзорностью. Относительно тонкие и удачно расположенные стойки не мешают смотреть по сторонам.

Прежний опыт общения с «Опелем-Вектра» оставил воспоминания о жесткой подвеске и посредственном



Такой набор приборов можно считать стандартным.

Еще один «шедевр» эргономики – переключатель «передние-задние стеклоподъемники».

«Индустриальный» дизайн интерьера добавляет солидности, но лишен теплоты.

Здесь просторно, удобно и легко садиться.

РЕЗЮМЕ

Opel Vectra – если вам нравятся американские автомобили, но хочется европейского дизайна – это ваш выбор. «Активным водителям» спокойный характер «Вектры» едва ли придется по вкусу.

Общая оценка

8,0

+ Просторный салон, тяговитый мотор, шустрый «автомат», низкий уровень шума, отличные тормоза.

– Раскачка на неровной дороге, «пустой» руль, путаный алгоритм управления климатом.

комфорте. Теперь покупатель может выбирать между «европейской», «подвеской для плохих дорог» и промежуточным вариантом. Тем, что на тестовом автомобиле. На ровной дороге к нему нет претензий, но на плавных неровностях машина интенсивно раскачивается. Это не слишком сказывается на надежности управления, но заметно утомляет. Тем более что с мелкими сколами и выбоинами «Вектра» справляется отлично. Столь же убедительно подавлены шумы и вибрации – даже на 160 км/ч можно вести беседу, не отвлекаясь от управления.

Любителям погонять «Вектра» едва ли интересна, невзирая на самую высокую максимальную скорость и неплохой разгон. Хотя преимущество в 200 кубиков рабочего объема сказывается, да и коробка передач помогает хорошему разгону, все же динамика не очень впечатляет. А длинноходную и довольно тяжелую педаль газа надо буквально продавливать до упора. Еще меньше желания быстро проходить скоростные повороты на неровной дороге. Все прогнозируемо, но раскачка, нежелание автомобиля входить в поворот и слишком легкий руль не поз-

КОМПЛЕКТАЦИЯ

Модель	FORD MONDEO	OPEL VECTRA	MAZDA 6	VOLKSWAGEN PASSAT
Противотуманные фары	•	•	•	•
Центральный замок	•	•	•	•
Электростеклоподъемники (передние/задние)	•/•	•/•	•/•	•/•
Регулировки рулевой колонки (высота/длина)	•/•	•/•	•/•	•/•
Электрозеркала	•	•	•	•
Эл. обогрев зеркал	•	•	•	•
Эл. обогрев ветрового стекла	•			
Подогрев сиденья	•/•	•	•	•
Электрорегулировки сиденья	•		•	•
Климат-контроль	•	•	•	•
Круиз-контроль		•	•	•
Подушки безопасности (фронтальные/боковые)	•/•	•/•	•/•	•/•
Аудиосистема	•	•	•	•
Кожаный салон	•		•	•
Разрезное заднее сиденье	•	•	•	•
Полноразмерная запаска	•	•	•	•



«Мазда-6» выглядит меньше, чем есть на самом деле.

Задние фонари «Мазды» стали образцом для повсеместного подражания.

MAZDA 6

- Европейская премьера – 2002 г. Рестайлинг – 2005 г.
- Варианты кузова: седан, универсал, хэтчбек.
- Двигатели: бензиновые, в том числе с турбонаддувом, 1,8–2,3 л (120–260 л.с.), дизельные 2,0 л (120–136 л.с.). В Россию поставляют только с бензиновыми моторами.
- Коробки передач: 5- и 6-ступенчатые механические, 5-ступенчатый «автомат».
- Комплектации: Base, Touring, Sport.
- Цена в России: $22 900–41 050.

воляют говорить о единстве системы «водитель-машина». Руль «Вектры» на поворотах приходится поворачивать больше, чем у других машин, но автомобиль явно вываливается с дуги. Страшного, конечно, ничего нет – в крайнем случае система стабилизации притормозит нужное колесо.

Перечень дополнительного оборудования «Вектры» уступает лишь «пассатовскому». Возможно практически все, вплоть до сидений с электроприводом и памятью. В обновленных машинах появится также двухлитровый мотор с турбонаддувом.

MAZDA 6

Изящество форм сразу выделяет ее из ряда одноклассников. При посадке за руль спор «тонких» и «толстых» разгорелся с новой силой. Это сиденье – для худощавых водителей. Обладатели тела массой от центнера и более посетуют на слабую конструкцию сиденья – под ними оно «дышит». Но все сошлись в одном: подушка могла быть и подлиннее.

Салон «Мазды» самый «воздушный». Независимо от роста и посадки водителя хорошо видны все габариты машины, кроме задних. Что ж, для езды задним ходом существует парктроник и зеркала, к которым претензий нет.

В кнопках «Мазды» запутаться невозможно. Даже бортовой компьютер управляется всего одной: короткое нажатие – следующий параметр, долгое – сброс.

Шестиступенчатая коробка передач намекает на спортивный потенциал. Это не совсем так, хотя характер мотора действительно заводной. Вяловатый ниже 2500 об/мин, он по-настоящему просыпается после 4000. При правильном троганье и переключении «Мазда-6» легко достигает сотни менее чем за 10 секунд. «Максималку» машина выкладывает на пятой передаче, шестая – поддерживающая. На трассе это должно приносить экономию топлива. Но «длинные» передачи означают пониженную эластичность, оттого на обгонах обязательно переключение «вниз» на пару ступеней. Невысокие обороты двигателя на большой скорости предполагают снижение уровня шума. Но в этой области «Мазде» пока рано тягаться с лидерами.

Двухрычажная подвеска спереди сложнее «Мак-Ферсона», зато смягчает воздействия от ведущих колес на руль. Он действительно не передает

Интерьер прост, без экзотических материалов, но вопросов по эргономике не вызывает.

Решение – стандартное, необычна лишь форма окантовок. Кнопки на руле для «музыки», телефона и круиз-контроля.

Еще один отсек «для мелочей» и замок отключения пассажирской подушки безопасности.



Вопреки ожиданиям, сзади «Мазда-6» не теснее одноклассников.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Модель	FORD MONDEO	OPEL VECTRA	MAZDA 6	VOLKSWAGEN PASSAT
Весовые и геометрические характеристики				
Снаряженная масса, кг	1447	1466	1369	1486
Нагрузка на ось, кг:				
переднюю	874	878	816	861
заднюю	573	588	553	625
Дорожный просвет, мм	150	152	128	120
Динамические качества				
Разгон, с:				
0–40 км/ч	3,4	3,2	2,4	2,5
0–60 км/ч	5,6	5,4	4,2	4,5
0–80 км/ч	8,9	8,3	6,5	6,4
0–100 км/ч	**13,0**	**12,0**	**9,8**	**10,2**
0–120 км/ч	20,1	16,4	13,7	14,3
0–140 км/ч	28,9	22,3	19,3	19,4
0–160 км/ч	40,8	31,7	26,8	27,4
0–400 м*	18,9/118,1	18,3/126,6	16,9/132,8	17,2/131,8
0–1000 м*	34,9	32,6	31,1	31,4
Максим. скорость, км/ч	**184,2**	**204,5**	**202,4**	**202,9**
Погрешность спидометра, %	4,6	2,4	6,3	2,7
Эластичность				
Время разгона, с:				
60–100 км/ч (IV/V передачи)	7,4*	6,6*	10,3/13,7	8,6/10,8
80–120 км/ч (V/VI передачи)	10,3*	8,3*	14,7/18,7	11,4/15,1
Выбег, м:				
120–50 км/ч	1385	1555	1475	1450
50–0 км/ч	570	634	677	516
Торможение со 100 км/ч:				
тормозной путь, м	**42,3**	**42,7**	**40,9**	**39,9**
замедление, м/с^2	9,11	9,03	9,52	9,66

** Кикдаун.*

РЕЗЮМЕ

Mazda 6 – самый яркий автомобиль четверки подкупает разгонной динамикой и живым характером. Все это не в ущерб комфорту и экономичности при солидном оснащении.

Общая оценка

8,2

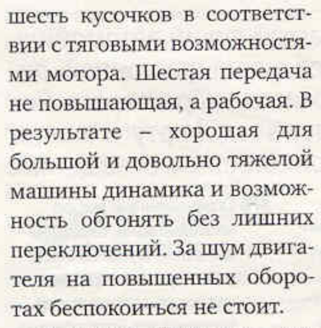
(+) Хорошая разгонная динамика, «острая» управляемость, отличная эргономика, большой багажник.

(–) Ограниченный выбор комплектаций, аэродинамические шумы на высокой скорости, скромные материалы отделки, нет индивидуального режима климатической установки.

рукам «моторные» моменты, а характеристика гидроусилителя подобрана грамотно. Шасси «Мазды-6» – хороший компромисс между спортивными повадками и комфортом. Реакции машины, может, и резковаты для среднего водителя, но ничего опасного в них нет. «Мазда» уверенно стоит на неровном асфальте, но на большой скорости точность траектории контролировать сложно. Зато энергоемкость подвесок достаточна.

По дорожному просвету «Мазда» не рекордсмен: 128 мм даже под мощной стальной защитой. Не радуют «голые» тормозные трубки и разъемы кислородных датчиков – на наших дорогах наверняка найдется, чем их зацепить.

Нынешний «Пассат» подавляет своей монументальностью. Гладкие боковины делают его зрительно более массивным.



Сзади «Пассат» легко перепутать с «Фаэтоном» – это, без сомнения, комплимент.

VOLKSWAGEN PASSAT

- Европейская премьера – 2005 г.
- Варианты кузова: седан, универсал.
- Двигатели: бензиновые, в том числе с непосредственным впрыском топлива и турбонаддувом 1,6–2,0 л (102–200 л.с.), дизельные 1,9 и 2,0 л (105–140 л.с.).
- Коробки передач: 5- и 6-ступенчатые механические, 6-ступенчатый «автомат» или автоматизированная механическая коробка.
- Комплектации: Trendline, Comfortline, Highline.
- Цена в России: $24 815–50 000.

Короткая колесная база заставила конструкторов «Мазды» сдвинуть салон вперед и «утопить» заднее сиденье в пространство между колесами. Поэтому сзади комфортно лишь двоим, а садясь, приходится слишком сильно сгибаться в пояснице. Зато багажник удался – здесь «шестерка» абсолютный лидер.

VOLKSWAGEN PASSAT

«Пассат» предыдущего поколения установил негласный, но неоспоримый стандарт для своего класса, включивший комфорт, управляемость, динамику, размеры салона, материалы отделки. Тот уровень по сей день достигнут далеко не всеми.

Новый «Пассат», особенно в черном, да с хромированной отделкой – почти представительский класс. Кстати, и по размерам недорос совсем чуть-чуть. Даже неудобно сказать, что под капотом всего двухлитровый атмосферный мотор, пусть и с непосредственным впрыском топлива. Двигатель неплох: приемлемые «низы», хорошая «середина», легко раскручивается до 6500 об/мин. Только успевай нащелкивать передачи. Весь скоростной диапазон «Фольксвагена» пропорционально «нарезан» на шесть кусочков в соответствии с тяговыми возможностями мотора. Шестая передача не повышающая, а рабочая. В результате – хорошая для большой и довольно тяжелой машины динамика и возможность обгонять без лишних переключений. За шум двигателя на повышенных оборотах беспокоиться не стоит.

В салоне «Пассата» – широкая консоль, отделанная полированным алюминием. Вместо «крылатого металла» может быть и благородное дерево. Новшеств достаточно: электромеханический ручник активируется кнопкой, ключ зажигания нужно нажимать, а не поворачивать, большой дисплей с двумя колонками «софт-клавиш» (их функции зависят от действующей программы: радио, телефон, навигатор и т.д.). Все это впечатляет, но требует привыкания.

Салонные споры на сей раз разгорелись не из-за сидений: они-то оказались впору и большим, и малым. А вот низкие дверные проемы заставляют подныривать при посадке даже человека среднего роста, особенно на заднее сиденье. Хотя внутри удобно и двухметровым пассажирам. Немного разочаровал багажник: ожидали уви-



Уступами спускающаяся консоль с отделкой из полированного алюминия представляет экран навигационной системы.

Подавляющее превосходство приборной панели – «хром» и люминесцентная подсветка.

Кнопка электрического ручника заменяет привычный рычаг.

На этом сиденье не тесно даже высоким пассажирам.

РЕЗЮМЕ

Volkswagen Passat – просторный, тихий, с идеально настроенным шасси, готов вновь стать эталоном в своем классе. Предложение дополнительного оборудования требует не одного часа на обдумывание… принимая во внимание цены.

Общая оценка

8,3

(+) Удобное водительское сиденье, просторный салон, дорогая отделка, богатое оснащение, отличная настройка электроусилителя руля, отменный механизм переключения передач.

(–) Мал дорожный просвет, ограниченная энергоемкость подвески, средняя экономичность, дороговизна дополнительного оборудования.

деть необъятный трюм, а здесь просто большой ящик. Зато в нем нашлось место полноразмерной запаске на легкосплавном диске. При размере шин 235/45R17 это существенно.

Тестовый «Пассат» – без адаптированной подвески. Сейчас можно заказать машину и с нею. Невредно, поскольку дорожный просвет без защиты – всего 120 мм, а настойчивость, с которой автомобиль озвучивает все дефекты дорожного покрытия, граничит с назойливостью. Зато к управляемости претензий нет. Даже в предельных поворотах на изрядно волнистой дороге «Пассат» стоит абсолютно уверенно и позволяет выдержать траекторию с ювелирной точностью. Платой за это служит надоедливое повторение профиля дороги и недостаточная энергоемкость подвески.

FORD MONDEO

В российских комплектациях багажник меньше – под полом полноразмерная запаска.

OPEL VECTRA

Самый широкий проем в самый маленький багажник.

MAZDA 6

Здесь самый большой багажник с самым узким проемом.

VOLKSWAGEN PASSAT

Памятуя о прежних «пассатах», ждали большего. Хотя маленьким багажник никак не назовешь…

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ
(максимальная оценка – 10 баллов)

Модель	FORD MONDEO	OPEL VECTRA	MAZDA 6	VOLKSWAGEN PASSAT
Рабочее место водителя				
Сиденье	7	7	7	8
Органы управления	7	6	10	9
Обзор	8	9	9	7
Салон				
Передняя часть	7	9	7	9
Задняя часть	8	9	7	8
Багажник	9	8	9	9
Ходовые качества				
Динамика	6	8	9	9
Тормоза	7	9	8	9
Поведение на дороге	8	7	9	10
Комфорт				
Шум	8	9	7	9
Плавность хода	10	9	8	7
Климат	7	8	7	9
Приспособленность к России				
Геометрическая проходимость	8	7	7	6
Сервис	9	8	7	8
Эксплуатация	8	8	8	8
Общая оценка	**7,9**	**8,0**	**8,2**	**8,3**



А. Фомин: «Гонка за размерами, технологиями, оснащенностью. А в результате ценники растут куда быстрее, чем доходы потенциальных покупателей. Может, пора сбавить обороты и немного поработать над деталями?»

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	FORD MONDEO	OPEL VECTRA	MAZDA 6	VOLKSWAGEN PASSAT
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	4731	4596	4670	4762
ширина	1812	1798	1780	1820
высота	1429	1460	1435	1472
база	2754	2700	2675	2709
колея спереди/сзади	1520/1535	1536/1525	1550/1550	1552/1551
Радиус поворота, м	5,6	5,7	5,4	5,7
Снаряженная масса, кг	1419	1455	1401	1389
Полная масса, кг	1935	1930	1955	2000
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,4	10,8	9,7	9,4
Максим. скорость, км/ч	190	210	211	213
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/58	АИ-95/61	АИ-95/64	АИ-95–98/70
Расход топлива, л/100 км:				
загородный цикл	7,2	6,9	6,0	6,5
городской цикл	12,6	13,6	10,8	11,4
смешанный цикл	9,1	9,4	7,8	8,3
Кузов				
Конструкция	несущий			
Количество дверей/мест	4/5			
Объем багажника (VDA), л	450	500	501	565
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация	P4			
Число клапанов	16			
Рабочий объем, см³	1999	2198	1999	1984
Степень сжатия	10,8	10,0	10,8	11,5
Мощность, кВт/л. с.	107/145	108/147	108/147	110/150
при об/мин	6000	5600	6500	6000
Крутящий момент, Н·м	190	203	184	200
при об/мин	4500	4000	4000	3500
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	A4	A5	M6	M6
Передаточные числа:				
I	2,89	4,68	3,45	3,46
II	1,57	2,94	2,06	1,96
III	1,00	1,92	1,31	1,28
IV	0,70	1,30	0,97	0,98
V	–	1,00	0,80	0,78
VI	–	–	0,68	0,67
з. х.	2,31	3,17	3,20	3,18
Главная передача	4,23	2,60	4,39	5,07
Ходовая часть				
Подвеска:				
спереди	типа «Мак-Ферсон»		на четырех рычагах	
сзади	многорычажная			
Рулевое управление	реечное с регулируемым гидроусилителем			реечное с электро-усилителем
Тормоза:				
передние	дисковые вентилируемые			
задние	дисковые			
Размер шин	205/50R17	215/55R16	205/55R16	235/45R17
Безопасность				
Активная	ABS, EBD, ESP			
Пассивная	передние и боковые подушки безопасности			

Перечень дополнительного оборудования длиннющий. Прикинув, сколько будет стоить самый дорогой «Пассат», мы легко вышли за 50 тысяч долларов. Базовая модель стартует с половины этой суммы. Ценовое превосходство не менее весомо, чем техническое.

ПОСЛЕ ПРИМЕРКИ

Вернемся к «пиджакам» и набранным ими баллам. Первый – шикарно выглядит, неплохо сшит, но все-таки не очень по фигуре и явно дороговат. Второй – модный, сидит как влитой, но выглядит дешевле. Третий – не то чтобы мешковат, но не очень удобен. Четвертый – вроде уже не моден, но какая подкладка! Все-таки выбор одежды, тем более автомобиля – дело тонкое, оно очень зависит от личного вкуса. Кстати, приступая к нему, перечитайте Янга… □



Автомобили на тест предоставлены: «ФОРД МОТОР КОМПАНИ», «ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС СНГ», «МАЗДА МОТОР ЛОГИСТИКС», «ФОЛЬКСВАГЕН ГРУП РУС».



КАЧЕСТВО В

Петр Меньших

Франкфуртский салон, 13 сентября 2005 года. Смотрю на часы – 12.00. Минутная стрелка уже сдвинулась на свой первый круг от полудня, а я все не могу оторваться от хромированного квадрата часов, что справа от руля. Вот она, точка опоры S-класса от Mercedes-Benz – удивительное чувство времени. На протяжении полувека каждые восемь лет – новый рывок в будущее. И не брать туда ничего лишнего. На часах даже нет секундной стрелки, о ритме солнца напоминает легкая волна корпуса, обрамляющего циферблат. Эта волна становится чуть заметнее на гребешках двух колесиков, точно регулирующих температуру в левой и правой частях салона. Все просто и логично, и ты уже в балансе с автомобилем. Поехали?

«ВПЕРЕД СМОТРЕТЬ, ПЕРВЫМ ЕХАТЬ»

Милан, 4 октября 2005 года. Смотрю на уже знакомый магический квадрат – 12.00. Поехали! Ну почему эти «мерседесовские» пиаровцы не организовали ездовую презентацию нового S-класса (W221) где-нибудь в окрестностях Франкфурта. Как тут, в Италии, где скорость ограничена знаком «130», или в швейцарских туннелях проверишь действенность слогана «...первым ехать»? Для этого лучше подходят немецкие автобаны. Промчаться бы там на скорости за 200, пьянея от ощущения полета! А потом заехать в один из старых немецких городков и заказать себе бокал прозрачного рейнского вина с привкусом солнца.

Ехать первым на нашем маршруте до горного курорта Сент-Мориц в Швейцарии точно не получится. Здесь лучше всего смотреть на один поворот вперед. А рейнское вино под названием «Гёте», купленное 13 сентября 2003 года в доме наследников барона Брентано, покровителя города Франкфурта, я прихватил с собой и уже знаю, кому его подарю.

Правильно, что сижу за рулем в своем лучшем темно-синем костюме и светлом галстуке. Этот «Мерседес» у меня ассоциируется с холодными

ТИТУЛЕ



строгими тонами. Двигаясь будто в невесомости, он повторяет гармонию чистой озерной волны. Боковая линия крыши спокойно течет, переходя в линию багажника. Они скрывают увеличенные по сравнению с предшественником размеры. Два четких плавника фар и от них чуть раздутые крылья показывают, что автомобиль широко, со спокойной уверенностью стоит на дороге. Вспоминаю, как полчаса назад слегка оконфузился. Знаю же, что и на



«220-м» крышка багажника закрывается кнопкой в торце. Но здесь, как только мой чемодан потерялся в бездонном чреве (его одиночество, кстати, не скрасит даже запаска), я мозолистой ладонью сразу надавил на глянцевую звезду сзади – ну, чтобы захлопнуть крышку да побыстрее за руль. Не тут-то было: человек в галстуке и начищенных ботинках должен спокойно нажать на кнопку в торце и не дожидаться, пока крышка «присосется». Своего человека S-класс узнает опять-таки по ладони. Направил ее снизу ручки, дверь и откроется. Суетиться не надо, если ключ подает сигнал из кармана. Но я-то знаю, как он легко теряется. Поэтому завожу машину не от кнопки-заглушки «старт-стоп», а вынув ее из гнезда, перемещаю туда из кармана уже привычный мне ключик. Там он будет на месте.

Но это было вначале, а сейчас по штурманской карте пройдено 58,5 км пути, и мы въезжаем в туннель.

В левом углу кожаной передней панели нахожу самую крайнюю полочку под указательный палец, обозначен-



Создавая эталон для будущих стандартов безопасности, «Мерседес» смело поставил на электронику. Но все же управляет новым S-классом не она, а человек.

Когда на экране фотоаппарата вдруг всплыла эта деталь интерьера (на узком фото слева), я просто обалдел: где я – внутри или снаружи? И дальше само собой нашлось это место для съемки. Линии интерьера вырвались наружу, прошли по кузову, от фар – дальше к лодке и на свободу озерной волны…

Тишину природы не нарушает шум работающего двигателя. Только чуткое ухо водителя слышит его сочный звук. Через полгода сердце S-класса станет еще мощнее.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

MERCEDES-BENZ S	S350	S500	S600	S320 CDI
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	5076	5076	5206	5076
ширина	1871	1871	1871	1871
высота	1473	1473	1473	1473
база	3035	3035	3165	3035
Снаряженная масса, кг	1880	1940	2180	1955
Максим. скорость, км/ч	250	250	250	250
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,3	5,4	4,6	7,5
Расход топлива, л/100 км смешанный цикл	10,2	11,8	14,3	8,3
Топливо	АИ-95	АИ-95	АИ-95	ДТ
Объем багажника, л	560	560	560	560
Двигатель				
Расположение	спереди продольно			
Конфигурация	V6	V8	V12	V6
Рабочий объем, см³	3498	5461	5513	2987
Мощность, кВт/л.с.	200/272	285/388	380/517	173/235
при об/мин	6000	6000	5000	3800
Крутящий момент, Н·м	350	530	830	540
при об/мин	2400	2800	1900	1600

ную полумесяцем. Нажимаю и… чудеса – вместо комбинации приборов (спидометра и пр.) на жидкокристаллическом мониторе появляется черно-белое кино. В нем я вижу на 150 метров вперед все, что происходит в конце изгиба туннеля. Честно говоря, смотреть такое кино больше двух секунд неприятно, вестибулярный аппарат страдает – от виртуального изображения немного кружится голова. Перевожу взгляд на ветровое стекло – вижу только грузовик в 50 метрах впереди. Не догнать его ненароком нам поможет «Дистроник плюс». Перед туннелем я включил его, нажав левой рукой вверх рычажок, похожий на указатель поворота. Кстати, эти два важных элемента управления расположены под рулем друг за другом, но пользоваться ими удобно, всегда легко находишь нужный. В активированном состоянии «Дистроник плюс» показывает расстояние до впереди идущего грузовика и следит за тем, чтобы мы его случайно не догнали.

Стоит надавить на газ, в круге спидометра появляется надпись «Пассивный режим». Значит, я разгоняюсь на свой страх и риск и беру торможение на себя. Сбрасываю газ – «Дистроник плюс» опять держит за меня безопасную дистанцию. В таком режиме пятикилометровый туннель покажется отдыхом. Знай себе, чуть-чуть подруливай и ногам отдых давай. Но стоит нажать на тормоз – ангел-хранитель отключается. Восстанавливаю его функцию после туннеля в погоне за лидером.

Молодец – держит нужную дистанцию, но лидер оказался умелый и проходит горные серпантины с точностью гонщика. Давлю на газ, значит отвечаю за все последствия. Такова философия этой системы – водитель всегда сам принимает решения, электроника только помогает. За 153,5 км, что мы проехали до отеля в горах, я ее (электронику S-класса!) даже полюбил. А ведь был против в самом начале, даже кнопку «старт-стоп» забросил в «бардачок» – пусть там полежит до утра.

ФОРМУЛА ПОЛЕТА

Отдыхаю на огромной кровати в огромном номере дорогущего отеля. Правы были все-таки выступающие на пресс-конференции специалисты из «Мерседес-Бенц»: «Клиент не должен видеть разницу, дома он или в автомобиле». Но все же сомневаюсь, что заказчики S-класса – сплошь пассажиры, жаждущие комфорта: в таком автомобиле сзади не усидишь. Засыпаю, глядя на картину маслом, где горнолыжник с точной техникой проходит повороты. Нет, все-таки правильно пиаровцы нас

запустили в эти горы – это им инженеры подсказали…

На следующий день беру черный – лаковый S500L. Он на целых 130 мм длиннее вчерашнего S350, и в двигателе на 116 «лошадей» больше. Но за рулем этих громадных размеров не чувствуешь, капот плавно уходит вниз, да не такой он и длинный. Еще вчера я ощутил, как бесподобны мультиконтурные сиденья: они массируют, подогревают, вентилируют. Но самое главное: специальные пьезоклапаны быстро перераспределяют воздух в надувных камерах сиденья в зависимости от скорости и поперечного ускорения автомобиля – так вы получаете в нужный момент эффективную поддержку, а в остальное время – свободу и комфорт.

При помощи системы COMAND отдаю себя в надежные объятия водительского сиденья. Пассажиру тоже справа доступны ее функции. Для меня важно, чтобы поддержка слева и справа была симметричной. Уже знаю, что в поворотах левые и правые подушки поочередно подкачиваются, обеспечивая мне необходимую вертикаль. Мысленно прохожу поворот, как на горных лыжах – чтобы повернуть налево, вертикально нагружаю правую сторону; прописал дугу – гружу левую. А свалиться внутрь поворота в новом S-классе не даст умный тренер – мультиконтурное сиденье.

Если кнопкой S/C/M на консоли изменить характеристику подвески, например, уйти от C (комфорт) к S (спорт), изменятся также характеристики автоматической шестиступенчатой коробки передач и дорожный просвет. Пробую пока в режиме «C» переключать передачи двумя кнопками под рулем. Пальцы левой руки опускают: шестая, пятая и т. д., правой – поднимают. При ручном переключении S350 очень быстро разгоняется, а S500L – даже слишком быстро. Здесь же, под рулем справа, и рычаг переключения передач. Устанавливаю режим «D». Все мое внимание уходит на три точки дорожного полотна – начала поворота, входа в него и выхода.

Генеральный директор «Даймлер-Крайслер Автомобили Рус» Юрген Зауэр: «Титул – гарантия качества».



Раз, два, три – почти без сбоев и равномерно, раз, два, три – словно в ритме вальса. Вот откуда ощущение полета. Впереди в круге на капоте летят три «мерседесовских» луча, указывая на небо, воду и землю. Сейчас я эту символику понимаю по-другому, как единое целое: водитель–автомобиль–дорога.

«КАЧЕСТВО В ТИТУЛЕ»

А бутылку с вином, которое носит имя великого немецкого поэта Гёте, я подарил моему напарнику в той поездке – генеральному директору «Даймлер-Крайслер Автомобили Рус» Юргену Зауэру. Он с удовольствием помог мне перевести слоган на этикетке: «Качество в титуле». Еще Гёте хвалил это вино со вкусом успеха. В его содержании сама гармония природы. А качество зависит от того, в каком году вино сделали. Я искренне желаю, чтобы для восьмого поколения S-класса 2005-й, стартовый год стал успешным. □



ПРЕВРАЩЕНИЕ БУРАТИНО

Игорь Твердунов. Фото автора

Оценивать этот автомобиль с практической точки зрения – пустая трата времени. Здесь главенствует стиль.



Признаюсь честно – я не отношусь к поклонникам «четыреста седьмого» «Пежо». Ну не полюбился, и все тут. Несуразный какой-то, носатый, как Буратино. Добавьте широко открытую пасть, ощерившуюся мелкими зубками, и вылезшие на лоб «глаза»-фары. Вам такой симпатичен? Хотя о вкусах не спорят – может, просто стиль такой? Жаль, этот стиль тут и там доминирует над практичностью. Как с таким носом парковаться к сугробу или просто к бордюру? Почему стойка затрудняет обзор? Отчего сзади в столь крупном автомобиле не слишком просторно?

Для себя я отнес «четыреста седьмое» семейство в разряд не самых больших удач французской фирмы. И, как выяснилось, поторопился. Появился автомобиль, которому почти удалось переломить мое скептическое отношение. «Пежо» представил «407 Купе».

Автомобиль до неузнаваемости изменился. Нос теперь кажется не длинным, а стремительным. Может, оттого, что он уравновешен покатой задней стойкой и оттого более вытянутой кормой, а не куцым хвостиком, как у седана. А может, потому, что папа Карло тяпнул три раза по этому самому носу топориком. Так появились поперечные зарубки-«жабры» на бампере. Они зрительно укорачивают передок и к тому же придают облику загадочную агрессивность. Это, наверное, самая запоминающаяся деталь. А в целом – стильная, добротная, солидная машина, без лишнего декора и украшательства.

Завоевать признание новичку будет непросто. Проблема здесь не столько в конкурентах, сколько в собственных предках. Кого ни спроси – все называют недавно снятый с производства «Пежо-406 Купе» одним из самых красивых автомобилей. А еще раньше были двухдверные варианты «пятьсот четвертого» и «четыреста четвертого» – машины тоже далеко не безликие. Кстати, вся троица предшественников – дело рук итальянских мастеров из ателье «Пининфарина». И все-таки последняя вариация на тему «Пежо-407» выглядит очень неплохо. Такому «отредактированному» стилю уже позволительно пренебречь соображениями практичности и здравого смысла. И вообще – какой в купе, к черту, здравый смысл? Зачем ему эта практичность? Это машина эгоиста, как бы ее ни представляли полноценной четырехместной. Кто так говорит, пусть сам ездит на заднем сиденье. Да чтобы впереди сидел товарищ покрупнее… Нет, такую машину вряд ли кто купит, чтобы регулярно возить пассажиров: на то давно придуманы седаны.

Багажник у купе действительно очень внушительный. Только вот про-



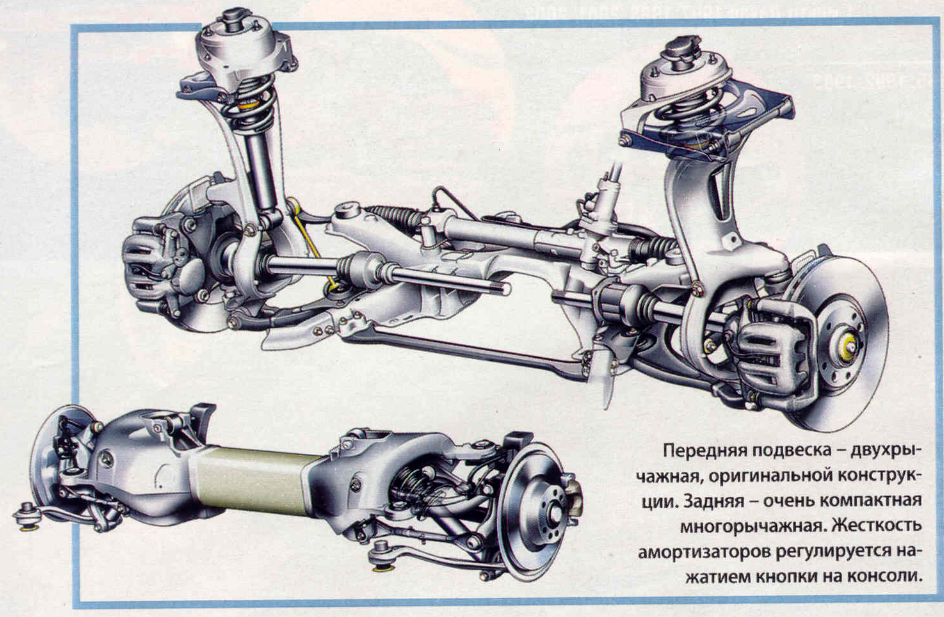
ем очень мал, а погрузочная высота неприлично велика. Закинуть пару сумок сил хватит – а вдруг придется возить что-то тяжелое? Тогда купите лучше универсал…

Передняя стойка кузова такая же толстая и так же сильно наклонена, как и у других автомобилей этого семейства. За ней в повороте слона можно не заметить, не то что пешехода. Об нее по-прежнему недолго приложиться головой, садясь за руль. Но зато какая стремительная и изящная линия крыши! Спортивные нотки в облике купе куда важней «какого-то» обзора. Хотите далеко видеть – выбирайте мини-вэн. Там обзорность как в аквариуме.

Широкая дверь избавляет от регулярных ударов кобчиком о широкую

Стильному автомобилю нужен стильный интерьер. Он же в серой ткани выглядит куда беднее.

Все предки нового купе имели итальянские корни. Их дизайн разрабатывало ателье «Пининфарина». По старшинству: купе на базе моделей 404, 504 и 406.



Передняя подвеска – двухрычажная, оригинальной конструкции. Задняя – очень компактная многорычажная. Жесткость амортизаторов регулируется нажатием кнопки на консоли.

центральную стойку: здесь, в отличие от седана или универсала, этой стойки просто нет. Безопасно пробравшись за руль, отодвигаешь сиденье до упора и понимаешь, что ты водитель большой машины. Что до ущемленных прав задних пассажиров, так пошлите их… в седан. Здесь главное лицо – водитель и ему должно быть хорошо. Например, мои почти два метра размещаются в длину с большим комфортом. В высоту тоже неплохо, но излишне поднимать сиденье не стоит – потолок недалеко.

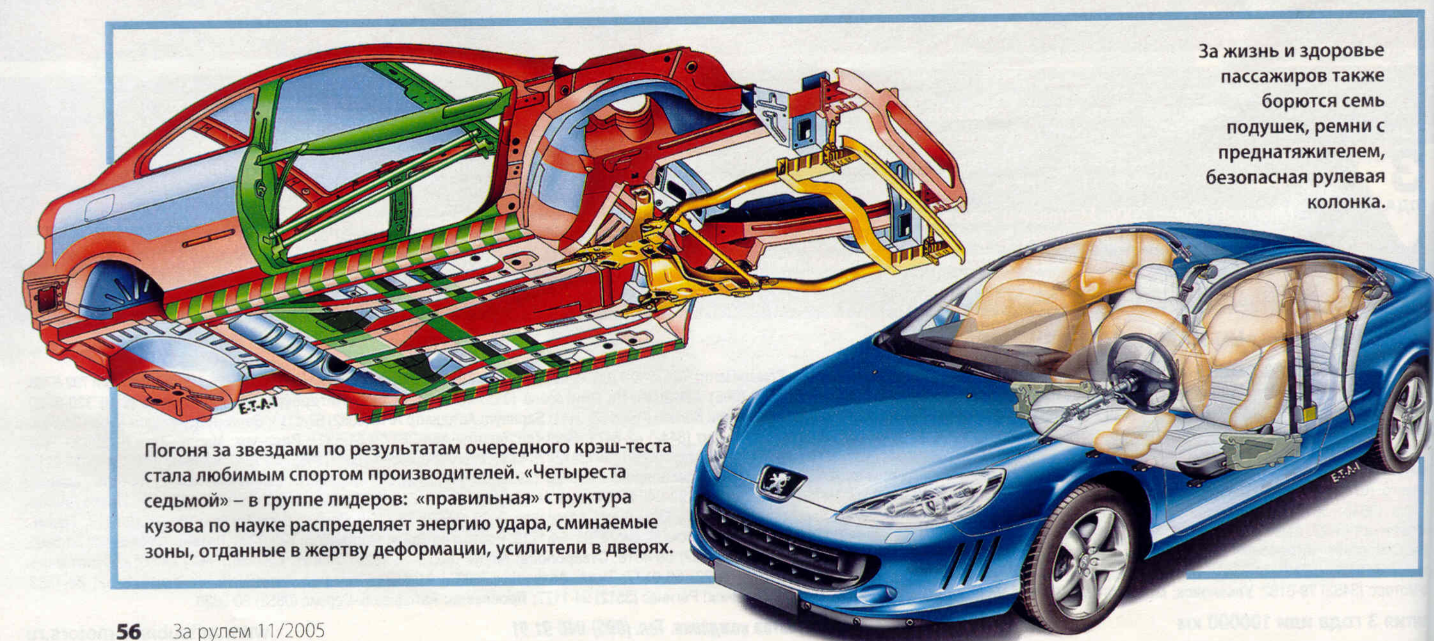
А сесть повыше поначалу очень хочется, чтобы увидеть хоть краешек длиннющего капота. Впрочем, как ни старайся, все равно не видно. Хорошо что и спереди есть парктроник – совсем небесполезная для этой машины штука, особенно в городе. Хотя что делать такой машине в городской тесноте. Здесь она будто слон в посудной лавке. Другое дело – на воле, на шоссе.

Сразу отбросим младший из бензиновых моторов и скромные комплектации. Если уж стиль решил задавать практичность – пусть давит до конца! Купить элегантное купе и сэкономить на моторе или обивке салона? Нет уж, увольте.

Скажем, шестиступенчатая механическая коробка передач – вещь безусловно модная. Непонятно только, зачем такая мощному и тяговитому трехлитровому мотору. Есть, наверно, высшие технические соображения, вроде экономии ста граммов топлива или снижения вредных выбросов на полпроцента. Или все дело в престиже: у других есть, а «Пежо» чем хуже! Удовольствия новомодный агрегат, увы, не доставил. Шуровать «расхлябанным» рычагом приспособился довольно

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	PEUGEOT 407 COUPE 2,2l	3,0l	2,7 HDI
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4815		
ширина	1868		
высота	1399		
база	2725		
колея спереди/сзади	1579/1575	1571/1567	
Снаряженная масса, кг	1525	1612/1637	1724
Полная масса, кг	1940	2020/2060	2130
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,2	8,4/8,7	8,5
Макс. скорость, км/ч	222	243/235	230
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	6,9	7,3	6,5
городской цикл	13,1	15,0	11,9
смешанный цикл	9,2	10,2	8,5
Кузов			
Количество дверей/мест	2/4		
Объем багажника (VDA), л	400		
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P4	V6	V6
Число клапанов	16	32	32
Рабочий объем, см³	2230	2946	2720
Степень сжатия	10,8	10,9	17,3
Мощность, кВт/л.с.	120/163	155/211	150/204
при об/мин	5875	6000	4000
Крутящий момент, Н·м	220	290	440
при об/мин	4150	3750	1900
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M6	M6/A6	A6
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	независимая двухрычажная		
сзади	независимая многорычажная		
Рулевое управление	реечное с усилителем		
Тормоза	дисковые вентилируемые, усилитель, ABS, ESP		
Размер шин	215/55R17	235/45R18	



За жизнь и здоровье пассажиров также борются семь подушек, ремни с преднатяжителем, безопасная рулевая колонка.

Погоня за звездами по результатам очередного крэш-теста стала любимым спортом производителей. «Четыреста седьмой» – в группе лидеров: «правильная» структура кузова по науке распределяет энергию удара, сминаемые зоны, отданные в жертву деформации, усилители в дверях.



МЛАДШИЙ БРАТ

Хорошо известный и даже снискавший немалую популярность «Пежо-307» пережил модернизацию. Теперь «триста седьмой» смахивает лицом на старшего братца «Пежо-407». Тот же оскал, только менее хищный, те же удлиненные фары. Изменились задние фонари, в салоне новая центральная консоль, а под капотом – другие моторы. Самая яркая



Ксеноновые фары – почему бы и нет?

Задние фонари теперь светодиодные.



быстро, а вот работать длинноходной, невнятной педалью сцепления – сплошная мука. Машина дергается, водитель суетится – несолидно.

Зато шестиступенчатый «автомат» с возможностью ручного переключения заслуживает самых лестных слов как при спокойной езде, так и при активном педалировании. В автоматическом режиме переключения четкие, очень своевременные и почти незаметные. Хочешь взять управление в свои руки – дергай за рычаг в свое удовольствие, коробка четко и быстро выполнит твои команды. Но, поверьте, куда приятней, когда за тебя думает кто-то другой. Едешь себе мягко, плавно. Без суеты и… быстро.

«Пежо-407 Купе» вообще двуликий. С одной стороны – неплохая спортивная машина: мощный мотор, хорошо настроенная подвеска с регулируемой жесткостью, четкое рулевое управление. С другой – очень комфортабельное средство передвижения: просторный (для сидящих впереди) салон, богатая комплектация, дорогая отделка, отличная шумоизоляция. В итоге имеем стильный и быстрый автомобиль для… Кто же станет его покупателем? Явно не те, кто ищет в автомобиле рациональное зерно. И не те, кто гонится за престижем – для этого есть марки более пафосные. Купе от «Пежо» скорее подойдет тому, кого больше всего волнует собственный имидж, свое «Я» с большой буквы, тому, кто не зависит от мнения окружающих.

Вот таким «Пежо-407» мне нравится. Купе – тот автомобиль в семействе, который стоит понять и принять. Все-таки Буратино может быть симпатичным парнем…

P.S. Лишь в одном я поступился бы стилем в угоду практичности, отдав предпочтение дизелю – мощному, тихому и, главное, экономичному. Но такие моторы в нашу страну официально поставляться, увы, не будут. Причина стандартная: у вас, дескать, плохое топливо. Интересно, а как решают эту проблему конкуренты «Пежо», которые продают дизельные моторы в России?

Новое лицо «триста седьмого»

Центральная консоль с отделкой под алюминий.

новинка – двухлитровый бензиновый двигатель с регулируемыми фазами газораспределения. Судя по внушительным цифрам в технической характеристике, ожидаешь взрывной мощи, энергии, напора… А получаешь уверенную, но очень ровную тягу во всем диапазоне работы. Адреналина такой двигатель явно не добавит, зато удобства и безопасности – сколько угодно, ведь под педалью почти всегда есть хороший запас.

О безопасности же позаботятся электронные системы: ESP, экстренного торможения. Ксеноновые фары лучше осветят дорогу, двухзонный климат-контроль добавит комфорта.

Колеса большого диаметра (16 и 17 дюймов) – это лучшее поведение на дороге, возможность установить более эффективные тормоза да и просто это красиво. Задние фонари теперь светодиодные. С такими лучше и дальше видно.

Стал ли «Пежо-307» другим? Пожалуй, нет. Просто повзрослел и сделался немного современней. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	PEUGEOT 307 2,0
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4212
ширина	1746
высота	1510
Снаряженная масса, кг	1286
Полная масса, кг	1725
Время разгона 0-100 км/ч, с	8,8
Макс. скорость, км/ч	220
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	8,4
Кузов	
Количество дверей/мест	3/5
Объем багажника (VDA), л	341/1328
Двигатель	
Расположение	спереди поперечно
Конфигурация	P4
Число клапанов	4
Рабочий объем, см³	1997
Степень сжатия	11
Мощность, кВт/л.с.	130/177
при об/мин	7000
Крутящий момент, Н·м	202
при об/мин	4750
Трансмиссия	
Тип	переднеприводная
Коробка передач	M5
Размер шин	205/50R17



АВТО-ВАЗ

Александр Костянов, Сергей Мишин.
Фото: Сергей Мишин

Говорят, в Америке автомобили с механическими коробками передач не угоняют. Почему? Да просто воры такими… не умеют управлять. Как, впрочем, подавляющее большинство американцев.

Кое-кто из россиян наверняка найдет в этом повод посмеяться над «туповатыми» янки, только что им с того. Гидроусилитель руля и автоматическая коробка передач для них норма. И, заметим, норма довольно удобная. Однако, к большому сожалению, отечественных «двухпедальных» автомобилей нет. Цена же «автоматизированных», даже недорогих иномарок класса B начинается с 14–15 тысяч «зеленых», хотя их «ручные» версии стоят 11–12 тысяч.

Тольяттинский «Центр автоматических трансмиссий» взялся заполнить рыночную брешь автомобилем не дороже десяти тысяч долларов – импортных аналогов по такой цене просто нет. Конечно, это не новая модель, а лишь модификации переднеприводных вазовских автомобилей, в первую очередь «десятого» семейства. А там и до «Калины» очередь дойдет. Работы идут в двух направлениях – бесступенчатые вариаторы и более привычные гидромеханические (ГМП). Ненадолго в нашем распоряжении оказалась Lada 110 Automatic, оснащенная четырехступенчатым гидромеханическим «автоматом». Кстати, установить такой на свой автомобиль может любой желающий за 60 тысяч рублей.

Внешне эта «десятка» ничем не отличается от серийной, да и в салоне изменения не бросаются в глаза. Обычно рычаг селектора управления «автоматом» двигается по прорези в тоннеле пола, вдоль которой нанесены обозначения режимов. На нашей же машине рычаг «растет» из обычного чехла, а включенный режим высвечивается на панели приборов, что очень удобно в движении – нет нужды переводить взгляд с дороги на рычаг.

«Железные» изменения скрыты в моторном отсеке. Поскольку предполагаемый объем выпуска автомобилей с ГМП невелик, нет смысла заказывать разработку оригинальной коробки у специализированных производителей. Поэтому выбрали одну из серийных моделей фирмы «Цанрад Фабрик». Чтобы приспособить агрегат, разработали установочный комплект, а алгоритм работы гидромеханической передачи ZF 4HP 14 изменили в соответствии с характеристиками «десятки».



Lada 110 Automatic – недорогая альтернатива иномаркам, понравится начинающим и тем, кто не желает утруждать себя постоянным переключением передач.

Результаты обнадеживают: машина легко и плавно трогается, уверенно разгоняется и нисколько не выпадает из динамичного городского потока. Автоматическая коробка способна удовлетворить требования и желания любого водителя, позволяя двигаться плавно и вальяжно или резко и суетливо. Передачи переключаются при различных оборотах двигателя, в зависимости от темпа разгона. Да и режим «кикдаун» включается именно так, как и хотелось бы в каждом случае.

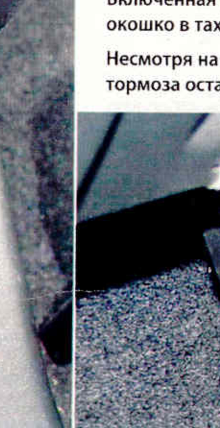
Однако главное преимущество «автомата» проявляется в пробках: нажал – отпустил тормоз, вот и все действия! Даже газу добавлять не нужно – для вялого движения хватает «ползучего» режима на минимальных оборотах. Обращаем внимание на то, что наша «Лада» была оснащена уже снятым с производства полуторалитровым двигателем. А с новыми, более тяговитыми моторами объемом 1,6 литра ГМП наверняка покажет себя еще лучше. А ведь в продаже есть «десятки» и с 1,8-литровым двигателем!

«Автоматы» наверняка найдут своих почитателей – преимущества-то налицо, хотя разница в цене против обычной машины немалая – две тысячи долларов. И все же 10 000 долларов – в полтора раза дешевле большинства импортных аналогов. □

LADA 110 AUTOMATIC

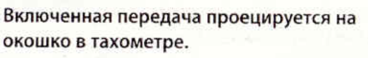
Двигатель ВАЗ-2111, автоматическая 4-ступенчатая коробка передач ZF 4HP 14, гидроусилитель рулевого управления, ориентировочная цена – 300 000 руб.





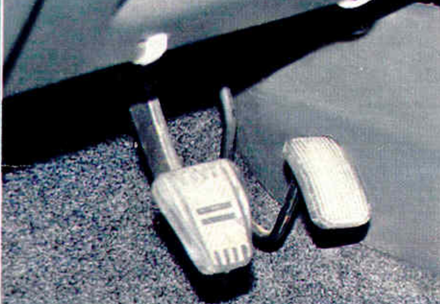
Вместо привычного рычага с набалдашником – селектор АКП.





Включенная передача проецируется на окошко в тахометре.

Несмотря на высвободившееся место, педаль тормоза осталась маленькой.



КЛАССОВАЯ БОРЬБА

Алексей Липман. Фото: Георгий Ахадов

Это нынче «Волга» – машина на каждый день для российского частника. А давно ли она числилась «Мерседесом» советского автопрома! Попытки вернуть былой статус предпринимали не раз – последнюю версию лимузина ОАО «ГАЗ» представил на автосалоне МИМС-2005.

Дабы достичь параметров, характерных для солидных автомобилей Е-класса, колесную базу «Волги» увеличили разом на 300 мм. Из них 110 мм «достались» передней двери и 190 – задней. Строго говоря, до классического лимузина ГАЗ все-таки не дорос, попав скорее в разряд «стретчей» – удлиненных модификаций серийной продукции.

Все дополнительное пространство отдали пассажирам. Исходя из назначения автомобиля, основное внимание уделили авторитетным гостям на заднем диване. На VIP-места теперь ведет массивная дверь представительского размера, однако возросшая масса большой роли не играет. Открывать ее все равно придется швейцару или охраннику. Зато удобство посадки в машину – на высоте.

Просторный салон вентилирует и согревает новая климатическая установка, разумеется, с кондиционером. Теплый воздух для обогрева ног подается не из консоли, как у ГАЗ-3110, а из-под переднего сиденья, то есть непосредственно «потребителю».


Современной панели приборов явно не хватает… пары подушек безопасности.


Проемы дверей удлиненной «Волги» теперь соответствуют стандарту E-класса.

Диван раскладывается в длину – полноценного спального места не получится, но дремать полусидя довольно удобно. Дополняет картину стильный интерьер с принципиально новыми (для нашей конструкторской школы) и откровенно смелыми идеями. Чего стоят круглые дефлекторы, окаймленные хромированными кольцами, поддержанные изящными ободками циферблатов на синем поле! Довольно крупные деревянные вставки передней панели и обивок дверей добавляют роскоши кожаному интерьеру представительской «Волги». Все это в сочетании с двухцветной разбивкой на благородный (черный) верхний пояс и утонченный (бежевый) низ салона производит весьма приятное впечатление.

Не забыт и обслуживающий персонал. «Стретч» оборудован регулируемой по углу наклона и длине травмобезопасной рулевой колонкой от ГАЗ-3111. Телескопическая конструкция при аварии складывается, гася энергию удара. Для удобства водителя изменили привод коробки – укороченный рычаг придвинули к подушке сиденья. Многорычажный механизм стояночного тормоза заменили тросовым, более простым и совершенным. Теперь для регулировки привода нет необходимости покидать салон. Саму ручку скрыли в теле центральной консоли, облагородив кожаным чехлом.

Новая приборная панель стала куда «дружелюбнее». Органы управления не просто радуют глаз – ими гораздо удобнее пользоваться. Теперь до любого выключателя можно легко дотянуться, не отрывая спины. Жаль, что панель пока макетная – действуют не все кнопочки и ручки. Надеемся, это временно. Ведь российскому автопрому тоже нужен свой «Мерседес»! □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	ГАЗ-311055
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	5221
ширина	1815
высота	1422
база	3100
колея спереди/сзади	1500/1444
Радиус поворота, м	6
Снаряженная масса, кг	1550
Полная масса, кг	1890
Время разгона 0-100 км/ч, с	13,5
Макс. скорость, км/ч	160
Топливо/запас топлива, л	АИ-92/70
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	12,9
60 км/ч	7,0
90 км/ч	9,2
120 км/ч	11,8
Кузов	
Количество дверей/мест	4/5
Двигатель	
Расположение	спереди продольно
Конфигурация	Р4
Число клапанов	16
Диаметр цилиндра, мм	95,5
Ход поршня, мм	86
Рабочий объем, см³	2464
Степень сжатия	9,3
Мощность, кВт/л. с. (брутто)	107,9/147
при об/мин	5200
Крутящий момент, Н·м	213
при об/мин	4400
Трансмиссия	
Тип	заднеприводная
Коробка передач	М5
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	двухрычажная
сзади	рессорная со стабилизатором поперечной устойчивости
Рулевое управление	червячное с гидроусилителем
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	барабанные
Размер шин	201/55R15


Классический дизайн исходного автомобиля позволяет без ущерба для формы изменять пропорции кузова.



ЛЮКС С ВИДОМ НА ПРИРОДУ

Сергей Канунников.
Фото: Александр Батыру

Пятьдесят миллиметров – ничего себе! О каком параметре речь? Это – общая толщина инструкций (основная – 412 страниц!) и сервисной книжки «Рейндж-Ровера Спорт». Неужто все надо читать? Я заскучал минут через десять. От неспокойного ли характера или от того, что воспитывался на совсем другой, не электронно-вычислительной технике, склонен познавать премудрости машин не по длинным занудным описаниям, а на практике. Удастся ли так найти общий язык с этим автомобилем?

К салону, пожалуй, лучше всего подходит эпитет «натуральный». Никаких сомнений: эти панели, как и написано в перечне комплектации, – из вишни. Нетрудно разглядеть даже сучки и задоринки, созданные в дереве природой. Спутать такую панель с пластмассовой или «фанерной» трудно. Да и кожа! Даже не будучи специалистом в скорняжном деле, понимаешь: порода! А уж о том, что нигде не морщит и не сборит, и говорить нечего.

Но чуть обжившись в британском самоходном замке, чувствуешь – простора здесь могло быть и побольше. Водитель близок к двери (черта, наследуемая всеми вседорожниками «Ровер» еще от самой первой, легендарной модели), подушка сиденья коротковата. А если ото-

RANGE ROVER SPORT

- Дебютировал на автосалоне в Детройте в 2005 г. Европейская премьера состоялась весной 2005-го в Женеве.
- Двигатели: бензиновые V8, 4,4 л (299 л.с.) и 4,2 л с компрессором (390 л.с.).
- Коробка передач: 6-ступенчатая автоматическая с возможностью ручного переключения.
- Комплектации: SE, HSE, S/C, S/C «стартовая серия».
- Цена в России: от $82 900 (4,4 л); от $99 900 (4,2 л).
- Тестовый автомобиль: 4,4 л, 299 л.с., комплектация HSE, $104 300.

двинуть передние кресла назад для удобства водителя и пассажира ростом заметно выше среднего, задние почувствуют себя немного стесненными. В общем, от столь солидного автомобиля ждешь большего простора.

Похоже, этот британский франт не едет: что делают обещанные 300 сил? А, так скорость уже под 100! Это отменная шумоизоляция, прекрасная акустика магнитолы и высокая посадка, создав некую отрешенность от происходящего за окнами, сыграли со мной шутку. Кстати, спидометр да и тахометр хотелось бы поярче, с цифрами покрупнее. А ведь я вовсе не давил тугую (такая и должна быть на столь мощной машине) педаль в пол. Так, чуть больше, чем вполовину хода.

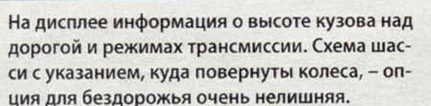
Зато сразу же проверил тормоза: они под стать динамике разгона. Педаль – понятная, внушающая уверенность. Кстати, клевки машины минимальны даже при резкой остановке.

Стоя в пробке, нетерпеливо начинаю осваивать управление трансмиссией, поворачивая рукоятку между передними сиденьями. Машина откликается на мои не слишком уверенные действия надписями и картинками на дисплее в середине панели приборов. Очень интересное кино…

Ну вот, все и без инструкции понятно! Символы – читаемые: этот режим для снега и льда, этот – для движения в колее, еще щелчок – пустыня (то есть – песок), а так можно переваливать через камни и прочие высокие препятствия. Все здорово! Но все-таки того, кто воспитан на рычагах, рукоятках, тягах, общение с электронным «оно» немного ошарашивает. Дело водителя – лишь вращать ручку, а что и когда переключать, подтормаживать, блокировать, решает сама машина. Даже ручник включается маленьким рычажком! А выключить его можно, лишь нажав педаль тормоза. Об этом, как и о других ошибках, «оно» сообщает на дисплее между «блинчиками» тахометра и спидометра. Ну и ладно – буду просто давить педали да крутить руль. Тем более, что в городе на сухом асфальте вся эта «музыка» не нужна.

Похоже, слишком поздно начал тормозить перед поворотом! Удивительно: ни тело, ни «рояль» – огромный капот особо не накренились. Выходит, этот «Ровер» назвали спортивным не только за более стремительную осанку и иную, чем на стандартном «Рейндже», отделку? Вот отлично знакомый, сотни раз пройденный на разных машинах поворот. Да его можно взять на вполне легковой скорости: крены довольно высокого кузова и четкость отзыва на движения рулем – не характерные для иных вседорожников. Конечно, на мелких неровностях эти качества «отдаются» тряской, которую до конца не в силах сгладить даже пневмоподвеска: компромисс есть компромисс. Нынче конструкторам удается соединить настоящую вседорожную трансмиссию (с блокировкой межосевого и заднего дифференциалов, включает которые, правда, не водитель, а «оно», и изменяемым от 172 до 227 мм дорожным просветом) со спортивной динамикой и надежной управляемостью, да еще и лимузинным комфортом. Но не пожертвовав хотя бы частью качеств, присущих менее универсальным моделям, сделать это трудно. Вернее – невозможно.





На дисплее информация о высоте кузова над дорогой и режимах трансмиссии. Схема шасси с указанием, куда повернуты колеса, – опция для бездорожья очень нелишняя.



Режимы трансмиссии переключают небольшой «крутилкой», рядом – кнопки устройства, подтормаживающего на спуске, изменения клиренса и пониженного ряда коробки передач.



Вот уж где слова «шикарный», «роскошный» не звучат преувеличением.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	RANGE ROVER SPORT V8 HSE
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4788
ширина	2170
высота	1812*
база	2745
колея спереди/сзади	1605/1612
Радиус поворота, м	5,8
Снаряженная масса, кг	2480
Полная масса, кг	3070
Время разгона 0-100 км/ч, с	8,9
Максим. скорость, км/ч	209
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/88
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	11,2
городской цикл	20,8
смешанный цикл	14,9
Кузов	
Конструкция	несущий кузов
Количество дверей/мест	5/5
Объем багажника (VDA), л	958/2013
Двигатель	
Расположение	спереди продольно
Конфигурация	V8
Число клапанов	32
Рабочий объем, см³	4394
Степень сжатия	10,75
Мощность, кВт/л.с.	220/299
при об/мин	5500
Крутящий момент, Н·м	425
при об/мин	4000
Трансмиссия	
Тип	полноприводная
Коробка передач	А6
Ходовая часть	
Подвеска: спереди/сзади	независимая пневматическая
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые
Размер шин	255/50R19
Безопасность	
Активная	ABS, EBD, RSC, ETC
Пассивная	6 подушек

*При максимально поднятом кузове.

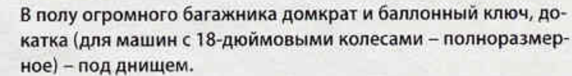


РЕЗЮМЕ Мощный двигатель, трансмиссия с широкими возможностями, сложнейшая электроника и роскошная отделка очень недешевы. Добавьте наценку за престиж.

 Отличная разгонная и тормозная динамика. Оборудование по принципу «все включено».

 Не слишком просторный салон, тесноватый педальный узел, плохо читаемые спидометр и тахометр.





В полу огромного багажника домкрат и баллонный ключ, докатка (для машин с 18-дюймовыми колесами – полноразмерное) – под днищем.



Для задних пассажиров вентиляция, подогрев сидений, гнезда для электронных устройств.

Проходимость? А нужна ли она такому автомобилю? По крайней мере, в том смысле, в каком ее понимают в российской глубинке. На крутом мокром травянистом склоне «Рейндж-Ровер» чувствует себя как на паркете. Солидные препятствия, например самые высокие бордюры, преодолевает играючи. Кстати, сначала подняв кузов до положения off-road и закончив внедорожные упражнения, старательно опускал машину. Пока не сообразил, что «оно» сделает это само, едва «Рейндж» наберет приличную скорость. На снегу старший брат – обычный «Рейндж-Ровер», помнится, вел себя прекрасно. Конструкция «Спорта» практически такая же – значит, и он не спасует. Ну а представить этот автомобиль в раскисшей весенней пашне – не могу.

«Рейндж-Ровер Спорт» – типичное дитя нынешнего века: помимо сочетания качеств, казавшихся прежде несовместимыми, он (чего уж скрывать!) привлекает многих еще и прославленным именем, то есть престижностью. Эта «опция», как известно, не измерима в литрах и километрах, но очень дорога. Впрочем, одноклассники в сравнимой комплектации, как правило, немногим дешевле, а в их ряду «британец» выглядит вполне достойно. □

Автомобиль предоставлен на тест компанией «МУСА МОТОРС».

ПО ЗАКОНУ БУТЕРБРОДА

Юрий Нечетов. Фото: Константин Якубов

ВАРИАЦИИ НА ТЕМУ

Так, еще раз повнимательнее: первая... вторая... третья... Или это все еще вторая? Черт, замучился я отслеживать передачи на этом «автомате»! Предварительное знакомство прояснило немного – бесступенчатый вариатор Autotronic имеет семь виртуально фиксированных ступеней. На деле эти передачи скорее приоритетные, чем фиксированные.

В ручном режиме управления они удерживаются довольно четко, хотя тянуть до красной зоны тахометра не стоит – получив почти одновременные сигналы от ограничителя оборотов и водителя, коробка воспримет приказ буквально и перейдет вверх сразу на две ступени. А вот в автоматическом режиме все работает идеально: стрелка тахометра слегка кивает, тихий мотор едва слышно меняет тональность, никаких затыков при переключении нет. Столь удобного и отзывчивого «автомата» я еще не видел. По существу, ступени нужны лишь для одной цели – чтобы водителю не надоедала монотонная песня мотора на одной-единственной ноте. Так что передач может быть и семь, и десять, и семнадцать – все решает электроника, а контролировать ее на слух просто невозможно.

Двухлитровый мотор в 136 л.с. способен разогнать маленький «Мерседес» до 100 км/ч за 10,2 с – для реализации такой динамики двигатель выходит на обороты максимальной мощности, а вариатор работает в бесступенчатом режиме.

Динамично ехать этот «Мерседес» вполне способен! Чего стоит параболическая задняя подвеска, сочетающая компактность и выверенную кинематику. Селективная система демпфирования делает амортизаторы жестче в поворотах, уменьшая крены кузова. А вспомогательная система управления Steer Control может, например, сама довернуть руль для выравнивания машины при торможении на «миксте». Хотя электроусилителю можно попенять за излишнюю услужливость – достаточно тугой на высокой скорости, руль становится почти невесом с ее снижением.

В серийное оснащение входят датчик давления в шинах (а на нашей машине – еще и датчики дождя и освещенности), адаптивные передние подушки безопас-





ТЕСТ За рулем

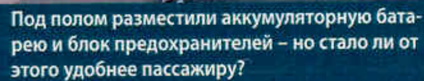


Компоновка рабочего места – как в легковом автомобиле. Отличие лишь в низком расположении линии остекления и крохотных наружных зеркал.

MERCEDES-BENZ B200

- Пятиместный переднеприводный мини-вэн, построенный на увеличенной платформе А-класса, дебютировал весной 2005 г. на Женевском автосалоне.
- Двигатели: бензиновые 1,5–2,0 л (95–193 л.с.), турбодизели 2,0 л (109 и 140 л.с.).
- Коробки передач: 5- или 6-ступенчатая механическая, бесступенчатый вариатор.
- Комплектации: базовая плюс дополнительное оборудование, а также особая серия для России.
- Цена в России: €23 600–33 000 ($29 000–40 600).
- Тестовый автомобиль: 2,0 л, 136 л.с., бесступенчатый вариатор Autotronic, особая серия, €33 000 ($40 600).





Под полом разместили аккумуляторную батарею и блок предохранителей – но стало ли от этого удобнее пассажиру?

Высокий пол обусловливает «легковую» посадку за рулем: с вытянутыми ногами, чуть заваленным назад креслом, почти вертикальным расположением руля. Ощущение тесноты усилено утолщением крыши у самого лба водителя.

Ниша запаски под полом пустует, зато в боковом отсеке есть компрессор и герметик.

Задние места просторны даже для рослого пассажира, а небольшие углубления для ног делают посадку более естественной и комфортной.





ности, натяжители ремней на передних и задних боковых сиденьях, активные подголовники. Удивила «особая серия» за 33 тыс. евро: B-класс оснащен лишь простым кондиционером, тканевой обивкой, вставками из кожзаменителя, механическими стеклоподъемниками сзади. Кроме этих удобств, в пакете подвеска с увеличенным просветом (реально намерил всего 115 мм), обогрев передних сидений и стеклоомывателей, легкосплавные диски.

КОНЦЕПЦИЯ, ОДНАКО!

Да, уж! Давно не встречал столь неоднозначного автомобиля – ведь большинство современных машин сделаны словно под копирку. Даже распахнув водительскую дверь, не заметил подвоха – симпатичный стильный салон, строгий и богатый. И лишь когда попробовал сесть за руль, дошло – пол непривычно, невероятно высок!

Если быть точным, 430 мм от асфальта – почти как у вседорожника! Но у вездеходов и габаритная высота соответствующая – в рост, а то и больше, так что на салон остается вполне достаточно. Здесь же кузов по плечо, а внутренняя высота не больше, чем у легкового автомобиля – говорить о мини-вэновском просторе не приходится. Зато и посадка совершенно легковая – более горизонтальная, с вытянутыми ногами и почти вертикальным расположением рулевого колеса.

По части трансформации – тоже явно не «вагон»: никаких тебе боксов-полочек-столиков-ширмочек, нет ни раздельных кресел, ни регулировок сзади. Только средних размеров перчаточный ящик, крохотный бокс-подлокотник посередине и складывающееся заднее сиденье, разделенное в пропорции 40:60. Ну, пол багажника можно поднять на десяток сантиметров, выровняв грузовую площадку. И все!

Почему так? Концепция платформы-сэндвича! С точки зрения маркетинга наличие некоей особенной концепции – сильный ход, чтобы выделить Compact Sport Tourer (так классифицирует новинку «Мерседес») в массе мини-вэнов. Но это не самоцель, а средство достижения новых, более высоких потребительских качеств. Так было в 1996 году, когда дебютировал «Мерседес» А-класса: «бутербродная» конструкция позволила спрятать под высокий пол многие элементы и предложить непривычно про-

Силовой агрегат расположен глубоко внизу, наклонно и частично под полом. Сверху же виден лишь впускной коллектор, коробка воздушного фильтра и «мозги».

Задняя подвеска А- и В-классов оригинальна: подвешенная в одной точке параболическая балка и механизм Уатта – две поперечные тяги на двуплечем рычаге (под кожухом).

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	MERCEDES-BENZ B200
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4270
ширина	1777
высота	1604
база	2778
колея спереди/сзади	1552/1547
Радиус поворота, м	6,0
Снаряженная масса, кг	1345
Полная масса, кг	1880
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,2
Макс. скорость, км/ч	196
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/54
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	6,2
городской цикл	9,4
смешанный цикл	7,4
Кузов	
Количество дверей/мест	5/5
Объем багажника (VDA), л	544/2245
Двигатель	
Расположение	спереди внизу поперечно
Конфигурация	P4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	2034
Степень сжатия	11,0
Мощность, кВт/л. с.	100/136
при об/мин	5750
Крутящий момент, Н·м	185
при об/мин	3500–4000
Трансмиссия	
Тип	переднеприводная
Коробка передач	вариатор
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	типа «Мак-Ферсон»
сзади	поперечная балка, две поперечные тяги с механизмом Уатта
Рулевое управление	реечное с электроусилителем
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые
Размер шин	215/45ZR17
Безопасность	
Активная	ABS, EBD, BA, ESP
Пассивная	4 подушки безопасности

сторный салон в автомобильчике длиной всего 3560 мм.

Новый В-класс куда крупнее, и при длине 4270 мм нет нужды платить столь высокую цену – задирать уровень пола и отказываться от возможностей трансформации салона из-за втиснутого снизу, позади передней оси почти горизонтального силового агрегата. От бампера его отделяет около 70 см – вполне хватило бы для обычной компоновки, которая и в обслуживании куда удобнее.

Сэндвичевая конструкция больше подошла бы какому-нибудь гибриду для размещения аккумуляторов, топливных элементов или баллонов с газом. Здесь же она, на мой взгляд, оказалась невостребованной – объемистый подвал просто нечем занять. Бензобак, аккумулятор, выпускная система – и все. Причем для последней выгорожен просто гигантский тоннель, раза в три больше, чем реально необходимо. Впрочем, одно важное преимущество у такой схемы есть – лучшая пассивная безопасность, поскольку пассажиры расположены выше зоны возможного соударения с обычным легковым автомобилем.

«Мерседес» – марка особенная, она завоевала право устанавливать собственные каноны – вспомните хотя бы моду на круглые фары, возрожденные на прежнем Е-классе. Так может, инженеры из Штутгарта явили миру новое компоновочное откровение? Или все-таки заигрались с концепцией? □

РЕЗЮМЕ

«Мерседес» В-класса – собрание противоречивых качеств: внешность – как у мини-вэна, уровень комфорта, внутренний объем и ездовые качества – как у легкового автомобиля.



Высокий имидж бренда, оригинальная внешность, хорошие динамические качества, отличная работа коробки передач, внятные реакции на дороге, высокое качество отделки салона, насыщенность системами безопасности, вместительный багажник.

Высокий уровень пола, сравнительно низкий салон, неудобная посадка-высадка, скудные возможности трансформации, скромный дорожный просвет, высокая цена.

НАДБАВКА ДЛЯ СЕМЕЙНЫХ

Максим Сачков. Фото: Георгий Садков

«Хёндэ-Элантра», побывавшая на тесте полгода назад (ЗР, 2005, № 6), оставила благоприятное впечатление. Комфортная подвеска, довольно резвый 1,6-литровый двигатель, просторный салон и относительно невысокая цена. В общем, привлекательное предложение в своем классе и логичное попадание в десятку самых продаваемых иномарок в России. Теперь перед нами более мощная модификация с двигателем объемом 1,8 л.

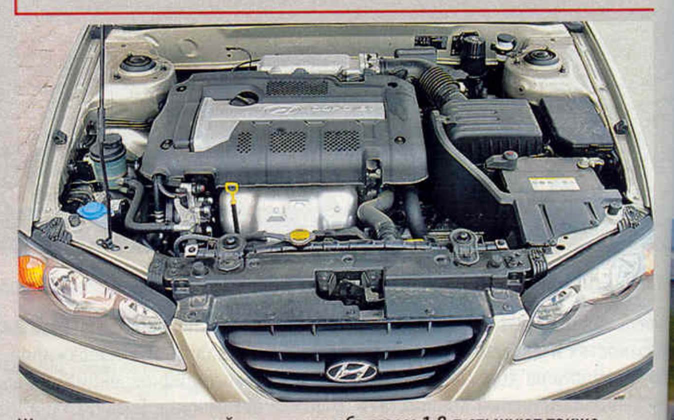
Со времени весеннего теста цены подросли: на 600 долларов вздорожала самая дешевая комплектация GL с мотором 1,6 л. Сейчас такую предлагают за 14 390 долларов. Потолок – двухлитровая версия с «автоматом» – почти 20 тыс. «зеленых». Машина с 1,8-литровым мотором и механической коробкой стоит 17 090 долларов, с «автоматом» – на тысячу двести дороже.

Отложим прайс-листы, пора уделить внимание самому автомобилю. Выехав из ворот салона, сразу уткнулся в длинную пробку. Не очень-то покладист 1,8-литровый двигатель в такой ситуации: сначала вроде охотно подхватывает, но вдруг – словно пропадает тяга. Тронуться без неприятного рывка никак не удается. Возможно, причина в неправильно подобранном сцеплении или настройках блока управления двигателем. Придется играть педалями, иначе укачаю пассажира.

Доигрался – из-за тугой педали сцепления пришлось разминать натруженную ногу. Зато тормоза, напротив, слишком легкие. К эффективности серьезных претензий

HYUNDAI ELANTRA

- Первое поколение дебютировало в 1990 г. Нынешнее, второе увидело свет в 2000-м, спустя три года внешность освежили. В некоторых странах модель продается под именем «Лантра» или «Аванте».
- Двигатели: бензиновые 1,6–2,0 л (105–143 л.с.). С двухлитровым турбодизелем (112 л.с.) в Россию машины не поставляют.
- Коробки передач: 5-ступенчатая механическая и 4-ступенчатый «автомат».
- Тестовый автомобиль: 1,8 л, 132 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка.



Шестнадцатиклапанный двигатель объемом 1,8 л стыкуют также с 4-ступенчатым «автоматом». За комфорт владелец расплачивается более скромными максимальной скоростью (на 4 км/ч ниже) и разгоном до сотни (больше почти на 2 с). Расход топлива увеличивается примерно на 10%.



«Элантры» с 1,8-литровыми двигателями получают в придачу к фронтальным подушкам водителя и пассажира еще пару боковых. Кроме того, у этих модификаций руль и рукоятка рычага коробки обшиты кожей.

Вместо кондиционера, устанавливаемого в некоторых комплектациях с мотором 1,6 л, – климат-контроль.

нет, а точно дозировать усилие приноровился не сразу.

По посадке, эргономике, оформлению салона «Элантра» с двигателем 1,8 л практически не отличается от более дешевых версий. Руль регулируется только по высоте. А если бы баранка двигалась в продольном направлении, смог бы усесться поудобнее. Коротковата оказалась и подушка сиденья.

Для задних пассажиров – центральный подлокотник. Кстати, такой есть далеко не во всех аналогах «Элантры». Спинка сиденья складывается в соотношении 40:60, багажник – удобной конфигурации, вместительный. Под полом – полноразмерная запаска.

У «Элантры» с мотором 1,8 л длинный список опций, характерный для более дорогих и престижных автомобилей: четыре подушки безопасности, климатическая установка, стекла и зеркала с электроприводами, противотуманные фары, сиденья с подогревом и подлокотниками. Но по наследству от недорогих комплектаций 1,8-литровой «Элантре» перешел невзрачный интерьер. Если заняться модернизацией, стоит, наверное, начать со скучного, плохо читаемого щитка приборов.

Пробка наконец-то закончилась – вырываемся на свободу. Нельзя сказать, что мотор разочаровал, но от «тысячи восьмисот» ожидал большего. Вполне вероятно, что автомобиль набирает сотню чуть меньше чем за 10 секунд, но по ощущениям двигателю не хватает резвости, характерной для агрегатов такого объема. Нет в характере двигателя искорки, так радующей при нажатии педали в пол: неспешно, без провалов и подхватов мотор раскручивает длинные передачи пятиступенчатой коробки.

Бесшумным агрегат тоже не назовешь – уже с невысоких оборотов салон наполняет его мягкий, но заметный говорок. Правда, он не раздражает слух, даже когда стрелка тахометра подбирается к красной зоне. Хороша коробка: передачи включаются четко, рычаг мягко и покладисто перемещается в нужное положение.

«Хёндэ-Элантра» с двигателем 1,8 л дороже самой богато укомплектованной версии с 1,6-литровым мотором (обе машины с механической коробкой) на 600 долларов. Но это – надбавка не только за «кубики», но и за возможность приобрести опции. Одна из самых привлекательных – боковые подушки безопасности водителя и переднего пассажира. А «лишний» объем двигателя очень пригодится, когда в машину усядется несколько пассажиров, а в багажнике пропишется увесистый груз. Кстати, у вас большая семья?

Автомобиль на тест предоставила компания «БЛОК МОТОРС».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	HYUNDAI ELANTRA 1,8
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4525
ширина	1725
высота	1425
база	2610
колея спереди	1485
сзади	1475
Радиус поворота, м	5,1
Снаряженная масса, кг	1380
Полная масса, кг	1800
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,7
Макс. скорость, км/ч	199
Топливо	АИ-91–95
запас топлива, л	55
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	6,5
городской цикл	11,0
смешанный цикл	8,2
Кузов	
Количество дверей/мест	4/5
Объем багажника (VDA), л	415/800
Двигатель	
Расположение	спереди поперечно
Конфигурация	Р4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	1795
Степень сжатия	10
Мощность, кВт/л.с.	97/132
при об/мин	6000
Крутящий момент, Н·м	166
при об/мин	5000
Трансмиссия	
Тип	передне-приводная
Коробка передач	М5
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые
Размер шин	195/60R15
Безопасность	
Активная	ABS, EBD
Пассивная	4 подушки

РЕЗЮМЕ

Hyundai Elantra с мотором 1,8 л – автомобиль на каждый день со всеми удобствами. Но незаурядный дизайн и заводной характер – это не про него.

 Комфортная подвеска, просторный салон, богатая комплектация, удобное переключение передач.

 Плохо читаемая панель приборов, бедное оформление интерьера, неинформативная педаль тормоза.



МУЗА ЭЛЕКТРОНИКИ

Сергей Воскресенский. Фото автора и «Рено»

Машины ярких расцветок на серпантине горной дороги провожает взглядами курортная публика, закрывающая бархатный сезон. Кстати, здесь, на Сардинии все больше русских: шикарные многопалубные яхты, тусующиеся вдоль побережья, тому подтверждение. Солнце греет по-летнему, а морская гладь манит живительной прохладой. Эх, сейчас бы…

Но мы здесь не ради отдыха: моторы натруженно ревут, преодолевая затяжной подъем. Рука старательно перещелкивает передачи, а я прислушиваюсь и присматриваюсь к «Рено-Клио III».

Хорошее название «Клио» – мягкое, мелодичное. Вне зависимости от манеры произношения возникает ощущение чего-то легкого, туманного и обязательно симпатичного. А какой еще может быть муза в привычном представлении?

ВСЕ ВЫШЕ И ВЫШЕ

Можно не сомневаться: следуя современным канонам, «Клио» стал немного выше, длиннее и богаче предыдущего. Машина подтянулась к верхней грани сегмента В, становясь новой точкой отсчета для конкурентов. Конечно же, создатели «Клио» скрупулезно подсчитали все его преимущества в квадратных и кубических метрах, процентах и пр. Даже килограммы подросшей снаряженной массы разложены по полочкам: столько-то ради безопасности, а столько-то на шумоизоляцию. Нужно ли это комментировать? Уверен, впечатления от того, что получилось, куда важнее.

Созданный в рекордно короткие сроки «Клио III» имеет общую платформу с «Рено-Модус» и «Ниссаном-Микра». По конструкции шасси он унифицирован с «Меганом II», как и по некоторым деталям интерьера. Широкая гамма двигателей модернизирована, все соответствуют нормам Евро IV. Конечно, немало внимания уделили безопасности, как пассивной, так и активной. Автомобиль уже получил от EuroNCAP непременные для последних моделей «Рено» пять звезд. А еще – ESP, ASR, ABS.

Ставка на солидность и богатый уровень оснащения – качества, присущие моделям более высокого класса. «Рено-Клио III» пересматривает стандарты сегмента В.







В единстве стиля интерьеру «Клио» не откажешь.



Комбинация приборов вызывает воспоминания о «Мегане II».



Багажник объемом 288 л плюс «бардачок» – 9,4 л и карманы в дверях – 2,4 л.



Есть и система контроля давления воздуха в шинах. Гордость «Рено» – электронный ключ-карта с функцией «свободные руки». Дополнительные лампы в фарах загораются при повороте руля на определенный угол. В общем, масса новшеств и изюминок, как правило, встречающихся классом выше. Такова идеология «Клио»: основные новшества призваны повысить его статус в глазах потребителя. Высокий уровень оснащения, «породистые» материалы обивок, кожа, дерево, хром должны убедить последнего в известной эксклюзивности «Клио» на фоне конкурентов. Самое интересное – формально ближайший родственник новинки – «Клио II» тоже оказался в их числе: ведь эту версию не планируют снимать с конвейера раньше 2008 года. Такая вот нынче стратегия…

КРАСИВЫЙ ИЛИ ПРАВИЛЬНЫЙ?

К правильности форм, четкости линий не придерешься – симпатяга. Вот только глазу чего-то не хватает, необычности что ли. Взглянешь с одной стороны – четкий выдержанный стиль «Рено». А чуть изменишь ракурс – сомнения: так ли это? Наверное, я ждал от него очередного, «мегановского» прорыва: это когда спорно, но вызывающе смело. У «Клио» все куда спокойнее, выдержаннее, правильнее, но без задоринки.

Придирки улетучиваются, стоит сесть в машину. Сразу чувствуешь, чему в «Клио III» уделили особое внимание. Мягкий пластик, уютные оттенки обивок, продуманная эргономика. И необычайная легкость, воздушность. В этом авто почему-то не хочется сразу нестись сломя голову. Наоборот, не спеша осматриваешься, прикасаясь то к одному, то к другому, словно впитывая богатство ощущений. Вот, например, знакомая по «Мегану II» центральная консоль или подрулевые переключатели-«коротышки», заимствованные у него же. Рядом оригинальная, истинно «реновская» комбинация приборов. Нельзя не похвалить «бардачок» внушительных размеров, а в придачу к нему множество более мелких емкостей.

На водительском месте просторно и комфортно. Солидных размеров сиденья, приличные диапазоны регулировок, удобная в сечении баранка и запас свободного места вокруг. В этом плане машина определенно удалась: сживаешься с ней очень быстро.

Тем не менее кое-что настораживает. Стоит, например, завести двигатель, и «Клио» начинает напоминать компьютерную игрушку. Руль становится «пустым» и невесомым – кажется, крутанешь посильнее и баранка так и будет болтаться из стороны в сторону. Двойственны и ощущения от педали акселера-



Система безопасности третьего поколения гарантирует надежную защиту для сидящих на любом месте.

тора. Двухступенчатая, как на «автомате», она откровенно «электронна». На первый взгляд, мелочи. Но все-таки «Клио III» стал другим, более отстраненным что ли.

...ИЛИ КТО-ТО ДРУГОЙ?

Вторая передача, разгон, быстрое торможение – и вновь газ в пол. Да, на горных серпантинах 1,2-литровый моторчик не блещет тяговыми возможностями – на подъемах ему тяжело. Зато он компенсирует это крутильным задором на горизонтальных участках. Едва стрелка тахометра подбирается к 4000, «Клио» летит, словно на крыльях. В этот момент забываешь об электронности взаимосвязей: ведь правая нога действует по принципу «включено-выключено». Да и баранка наливается вполне логичной обратной связью.

Мне нравится эта версия машины! Бог с ней, с динамикой, зато подвески неожиданно комфортны. Да и рулится «Клио» неплохо – управлять им одно удовольствие. Единственное, что досаждает – шум двигателя, начиная с тех же 4000 об/мин.

Следующий «Клио III» с мотором 1,6 литра. Прибавку чувствуешь сразу: этот двигатель «моментнее» и явно тяговитее. Машина стала легкой, подвижной, чутко реагирует на прикосновение к педали акселератора. Автомобиль терпимее относится к выбору передач и мелким ошибкам водителя. По первым впечатлениям, эта версия заметно тише. Однако и здесь стоит стрелке тахометра подобраться к заветной отметке – с мотора словно снимают кожух. Так что на горной дорожке рева хватает.

Интересно: автомобиль вдруг стал старательнее повторять профиль дороги, активнее потряхивать. Причина? Другие шины. Низкопрофильные покрышки заметно ухудшили комфорт «Клио», лишив его удачной изюминки. Да, автомобиль стал точнее, активнее в управлении, еще надежнее при экстренном торможении. Вот только работа всякого рода вспомогательных систем в нем заметнее. Слов нет, они безусловно помогают водителю. Но заметна некоторая искусственность в том, что руль становится джойстиком, а педали – кнопками управления. И как бы хорошо все это ни было настроено, порой кажется – автомобилем управляет кто-то другой. Замечу, не только мне самый



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	RENAULT CLIO III 1,2 л	1,6 л	
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	3986		
ширина	1707		
высота	1493		
база	2575		
колея спереди/сзади	1472/1470		
Радиус поворота, м	5,2	5,4	
Снаряженная масса, кг	1080–1090	1140–1150	1180–1190
Полная масса, кг	1570–1580	1630–1640	1670–1680
Время разгона 0-100 км/ч, с	13,4	10,2	12,2
Макс. скорость, км/ч	167	190	186
Топливо	АИ-95		
запас топлива, л	55		
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	4,9	5,4	6,1
городской цикл	7,6	8,8	10,0
смешанный цикл	5,9	6,6	7,5
Кузов			
Количество дверей/мест	5/5		
Объем багажника (VDA), л	288/1038		
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P4		
Число клапанов	16		
Рабочий объем, см³	1149	1598	
Степень сжатия	9,8		
Мощность, кВт/л.с.	55/75	82/111	
при об/мин	5500	6000	
Крутящий момент, Н·м	105	151	
при об/мин	4250		
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M5	A4	
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	упругая балка		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые		
задние	барабанные/ дисковые (с ESP)	дисковые	
Размер шин	165/65R15	185/60R15	
Безопасность			
Активная	ABS, EBV, AFU, ESP, ASR		
Пассивная	6–8 подушек, преднатяжители ремней, активные подголовники		



слабый «Клио» показался на редкость удобным. Почему? Возможно, он просто меньше остальных версий подвержен влиянию электроники.

Наконец пересаживаюсь на «автомат». Вот теперь все на своих местах: и «двухступенчатый» акселератор, и полный пакет систем стабилизации, и даже баранка с меняющейся от скорости обратной связью. Адаптивная четырехступенчатая коробка плавно перебирает передачи, а остальное несущественно – знай направляй машину в нужное русло. Конечно, она немножко потеряла в динамике, зато стала еще проще, понятнее в управлении. Хотя опять-таки до поры до времени. Активная езда тут же вносит коррекцию в сложившуюся было идиллию. Коробка начинает ощутимо запаздывать, не успевая за водителем: она то надолго задумывается при обгоне, то, наоборот, зачем-то удерживает пониженную передачу после его завершения. Выручает ручной режим управления – без него на горной дороге пришлось бы сложновато.

МУЗА БЕЗ ПОЭЗИИ

За несколько дней мне раз двадцать задали вопрос: ну, как новый «Клио»? И каждый раз отвечал довольно сумбурно. Да, безусловно, стал респектабельнее, удобнее и безопаснее. Надежно ездит, хорошо управляется и тормозит. Вот только… души в нем стало меньше. Муза теперь творит на компьютере. Это уже не легкое, воздушное создание, а четкий, отлаженный механизм, в котором нет места поэзии.

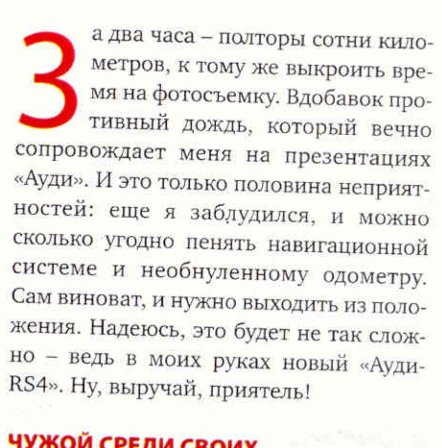
Какой будет российская версия «Клио III»? Она наверняка изменится по настройкам подвесок, значит, и ездить станет по-другому.

Цены еще не определены, хотя пообещали, что будут привлекательны. Посмотрим. В Европе «Клио III» уже продаются – от 11 800 до 21 200 евро. Для столь продвинутой музы совсем недорого. □



ПРАЗДНИК ПОСЛУШАНИЯ

Максим Сачков. Фото автора и «Ауди»



За два часа – полторы сотни километров, к тому же выкроить время на фотосъемку. Вдобавок противный дождь, который вечно сопровождает меня на презентациях «Ауди». И это только половина неприятностей: еще я заблудился, и можно сколько угодно пенять навигационной системе и необнуленному одометру. Сам виноват, и нужно выходить из положения. Надеюсь, это будет не так сложно – ведь в моих руках новый «Ауди-RS4». Ну, выручай, приятель!

ЧУЖОЙ СРЕДИ СВОИХ

Похоже, здесь направо – вот одна из розовых стрелок, развешанных организаторами. Знали бы, как долго я ее искал! Зато успел познакомиться с этим серьезным «немцем», и он начинает мне нравиться. За мощным, скорее даже неприступным обликом – с расширенными колесными арками, низкопрофильными покрышками на 18-дюймовых дисках, задним спойлером и парой выхлопных труб – скрывается довольно послушный автомобиль с покладистым характером.

«Ауди-RS4» позиционируют как, цитирую, «машину для 365 дней в году». Вот один из примеров: длинноходная педаль газа позволяет покорно трусить по извилистым улицам итальянских городков. Лишний раз поражаешься, на что способна электроника – кому еще под силу обуздать свыше четырех сотен «жеребцов»? Извините, из цитаты случайно выпало важное прилагательное – не просто машина, а спортивная машина…

Населенные пункты закончились, можно чуточку пришпорить «лошадей». Зная, что за мной невидимой тенью выстроился строй электронных систем, готовых быстро исправить ошибки, все-таки не буду давать табуну полную свобо-





В салоне RS4 много кожи, полированного алюминия, углепластиковых вставок. Другие отличия от обычных «четверок» – спортивный руль с мягкой кожей и алюминием, логотипы модели на дверных порогах, блестящие накладки на педалях.

ду. Наполовину утапливаю газ – и тут же переношу ногу на тормоз, упершись в какой-то медленный ФИАТ. Интересно, что RS4 делает быстрее – ускоряется или замедляется? И в том и другом случае испытываешь ощущение, будто ненадолго зависаешь над дорогой. Может, дух не успевает за телом? О динамике красноречиво заявляют показатели – 100 км/ч «Ауди-RS4» достигает за 4,8 с, а вторую сотню разменивает спустя еще 12 с.

...Они специально проложили маршрут по извилистым горным дорожкам, чтобы продемонстрировать возможности нового заряженного седана. Рулевое управление не столько острое, сколько



Как подобает настоящим спортивным автомобилям, двигатель заводится кнопкой «Старт». Но сначала – повернуть ключ зажигания и выжать сцепление.

После пуска здесь появляется приветствие – логотип RS. Водитель может вывести на дисплей важную для спортивного автомобиля информацию – температуру масла и электронный секундомер.



В режиме «Спорт» двигатель станет резче откликаться на педаль и... изменит звук! Клапан в системе выпуска направит отработавшие газы по другому каналу.

точное, причем на любой скорости позволяет четко прописывать повороты. Нет, быстрее не поеду. Вдруг за горой притаился какой-нибудь ИВЕКО?

В РОДНОЙ СТИХИИ

Вторая часть презентации – полигон «Пирелли», где нам предстоит попробовать «Ауди-RS4» на тестовой трассе. Отдельные участки обильно поливают оросительные установки, другие уже немного подсохли после дождя. В один из поворотов я вошел быстрее, чем нужно. Но долго бороться с заносом не пришлось – в дело вмешалась система ста-



На заказ предлагают передние сиденья с высокими боковинами. Их ширина регулируется в пределах 15%, а спинку и подушку можно точно подогнать под фигуру водителя, накачав воздухом. Уверяют, что эти кресла эффективно защищают от боковых ударов даже без подушек... но воздушные мешки все-таки оставляют для страховки.

билизации ESP 8.0. Отработала четко и, что самое главное для спортивного автомобиля, включилась в наиболее подходящий момент. Электроника благосклонно разрешает водителю самостоятельно вернуть автомобиль на траекторию, но едва ситуация грозит выйти из-под контроля, мощность двигателя падает и раздается стрекот тормозов.

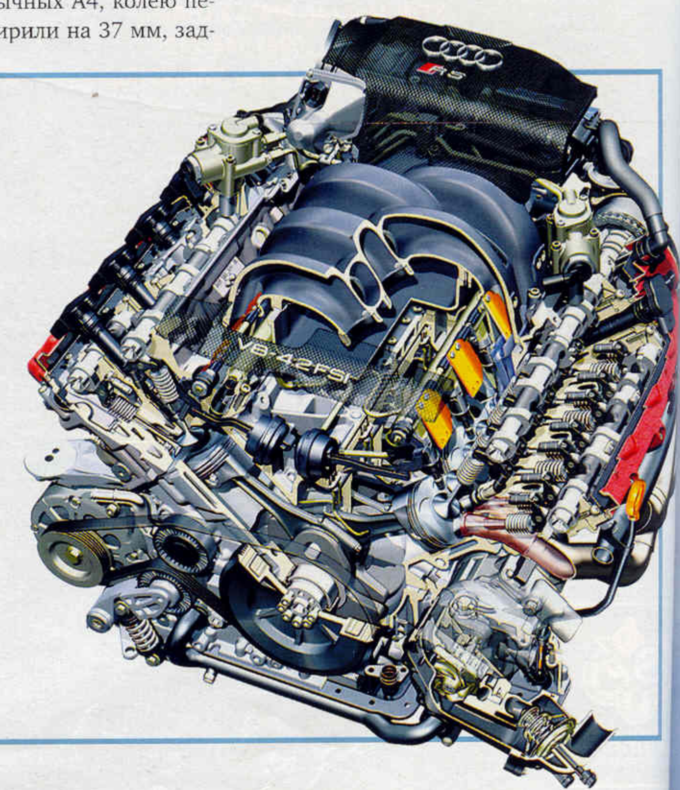
Попробую отключить умную и чуткую систему. Похоже, специалисты «Ауди» умеют настраивать не только электронику. Вне дорог общего пользования быстро и окончательно убеждаешься в примерном поведении нового шасси RS4 – четкие реакции на повороты руля, хорошая курсовая устойчивость, минимальные крены. Правда, подвеска отличается не только характеристиками амортизаторов и пружин. Клиренс на 30 мм ниже, чем у обычных A4, колею передних колес расширили на 37 мм, задних – на 47 мм. Кроме того, по желанию покупателя на RS4 устанавливают гоночные покрышки «Пирелли P-Zero Corsa» размерностью 255/35R19.

Устройство динамического ездового контроля DRC (Dynamic Ride Control) впервые опробовали на RS6. Специалисты из фирмы «Кваттро» усовершенствовали разработку, сделав ее компакт-

ЛОШАДКА В ДЕСЯТИ КУБИКАХ

V-образная «восьмерка» объемом 4,2 л – еще один представитель семейства двигателей с непосредственным впрыском FSI, разработанного мотористами «Ауди». Литровая мощность 100 л.с./л – прекрасный показатель для серийного безнаддувного агрегата. Такой малой массой еще пару лет назад могли похвастать только спортивные двигатели – всего 3,93 кг на 1 л.с. И конечно, новый V8 безоговорочно выполняет экологические нормы Евро IV. Кроме того, мотор получился скромный по габаритам – он свободно размещается под капотом RS4. Многие технологии позаимствовали из автоспорта, использовали также опыт работы над 10-цилиндровым двигателем «Ламборгини». Один из результатов – оригинальные поршни и шатуны. Линейная скорость поршня достигает 25 м/с – почти как в формуле 1. Для упрощения ремонта распределительные валы и вспомогательные агрегаты, кроме генератора, приводит одна цепь.

Стихия «восьмерки» – высокие обороты, мотор очень бодро ведет себя близ красной зоны, а настроенная выпускная система затягивает приятную для слуха музыку. При этом 90% максимального крутящего момента растянуты между 2250 и 7600 об/мин.





Под оригинальными дисками спрятались мощные тормозные механизмы с вентилируемыми дисками из алюминия и чугунной ступицей. Составная конструкция позволяет снизить вес и риск деформации при перегреве. Для эффективного охлаждения поток направляют воздуховоды NASA.

«Ауди-RS4» вселяет в сидящего за рулем чувство вседозволенности. Главное – уметь этим чувством управлять.



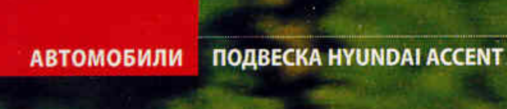
нее и легче. Амортизаторы соединены по диагонали гидравлическими магистралями с центральным клапаном. Если нужно уменьшить крены в поворотах или клевки при разгоне и торможении, клапан перепускает жидкость от одного амортизатора к другому. Чистая механика и никакой электроники – в наше-то время, когда кажется, на подходе – процессоры в ластиках и скрепках!

Но достоинства шасси не были бы столь убедительны без нового полного привода. Как и у модели-предшественницы, моменты между осями распределяет дифференциал «Торсен». Кстати, опять никакой электроники – снимаю шляпу. Теперь новая RS4 по повадкам стала больше похожа на заднеприводный автомобиль, ведь вперед идет 40% крутящего момента, назад – оставшиеся 60%. Но если какие-то колеса забуксовали, то на эту ось «Торсен» может перевести хоть весь момент. И все-таки электроника отхватила кусок пирога – за распределением моментов между колесами следит система EDS, подтормаживая буксующую сторону.

Только-только изучил трассу и привык к машине, а время пребывания на полигоне истекло. Эх, жалко расставаться с «Ауди-RS4». Но ездить на таком автомобиле 365 дней в году я не рискну – после бури и натиска хочется чего-то поспокойнее и помягче. Автомобиль замечательный, он и в самом деле способен доставить удовольствие и устроить праздник… Но после праздника всегда лучше отдохнуть. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	**AUDI RS4**
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4589
ширина	1816
высота	1415
база	2648
колея спереди/сзади	1559/1569
Радиус поворота, м	5,6
Снаряженная масса, кг	1650
Полная масса, кг	2260
Время разгона 0-100 км/ч, с	4,8
Макс. скорость, км/ч	250
Топливо/запас топлива, л	АИ-95–98/63
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	10,1
городской цикл	19,7
смешанный цикл	13,7
Кузов	
Количество дверей/мест	4/5
Объем багажника (VDA), л	460/720
Двигатель	
Расположение	спереди продольно
Конфигурация	V8
Число клапанов	32
Рабочий объем, см³	4163
Степень сжатия	12,5
Мощность, кВт/л.с.	309/420
при об/мин	7800
Крутящий момент, Н·м	430
при об/мин	5500
Трансмиссия	
Тип	полноприводная
Коробка передач	М6
Ходовая часть	
Подвеска: спереди	на двойных поперечных рычагах
сзади	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/ задние	дисковые вентилируемые
Размер шин	255/40R18
Безопасность	
Активная	ABS, EBD, ASR, ESP, EDS, DRC
Пассивная	6 подушек



СТАНЕТ КАК ШЕЛКОВЫЙ

Сергей Воскресенский, Анатолий Фомин



Редакционный «Хёндэ-Акцент» показал себя весьма надежным автомобилем. Его подвески в общем-то не менее прочны, чем у более именитых собратьев. Но их способность справляться с российскими дорогами можно оценить от силы на «троечку»: маловат дорожный просвет, а самое главное – автомобиль склонен к раскачке на волнах. Вследствие этих особенностей днище машины нередко касается дороги, а поведение в скоростных поворотах становится весьма неопределенным. Можно, конечно, говорить, что на ровных дорогах «Акцент» очень комфортен, а в спокойном режиме даже приятен. Но давайте исходить из реальных условий: ровных дорог даже в столице поискать…

Что делать? Проставки для увеличения дорожного просвета решают только вопрос

«последнего километра» до дачи. А вот управляемость, и без того не идеальная, гарантированно изменится не в лучшую сторону. Более эффективные амортизаторы? Конечно, они улучшат повадки, но кардинально вопроса не решат. Нужны более жесткие (а желательно и более длинные) пружины. Поиск по каталогам успеха не принес – для сравнительно новых автомобилей (наш «Акцент» 2003 года) «альтернативных» пружин не предлагают. Поэтому, когда наконец нашли желаемые у фирмы «Суплекс» (Suplex), то заказали два комплекта: один полностью повторяет стандартные пружины, в другом – усиленные. Почему не родные? Они очень быстро «сядутся», снижая и без того небольшие энергоемкость и дорожный просвет. Для справки: номера по каталогу Suplex передних пружин 12034 (стандартные) и 12041 (усиленные), задних, соответственно, 12033 и 12043.

Внешние отличия минимальны: число витков одинаково, а диаметр прутка отличается лишь у задних пружин (12,8 против 12,5 мм). В дополнение приобрели комплект стандартных амортизаторов (гидравлических) и более «спортивные» «Каяба-Ультра SR» – двухтрубные газовые низкого давления. «Однотрубникам» высокого давления сказали «нет»: их стихия скорее спорт, а не обычная эксплуатация. Два комплекта пружин и два амортизаторов – итого четыре варианта. Ищем оптимальный?

ВАРИАНТ 1.
Базовая комплектация

На первый взгляд, автомобиль мягок и комфортен: он не досаждает потряхиванием на мелких неровностях, подробным повторением профиля дороги. Однако идиллия продолжается недолго. Даже на умеренной скорости (80–100 км/ч) возможности подвесок весьма ограниченные. «Акцент» склонен к сильной вертикальной раскачке, а энергоемкость подвесок явно недостаточна для «стандартных» отечественных неровностей.

Чуть отвлекся, зевнул глубокую волну – и машина мгновенно выходит из равновесия, начиная выделывать всевозможные «па». Разумеется, дальнейшее увеличение скорости лишь ухудшает ситуацию. Поведение автомобиля становится не только безобразным, но и опасным. В повороте «Акцент», сильно накренившись, начинает раскачиваться с боку на бок



Оценка уровня комфорта на булыжной дороге ровного замощения.

Замер скорости на «переставке» с помощью фотоствора.





Крены и склонность к заносу особенно заметны в варианте 1.

и «уползает» с траектории. Или наоборот, взбрыкивает задней осью, проваливаясь в глубокий занос, бороться с которым довольно сложно.

Эксперименты на «переставке» тоже не добавляют оптимизма и уверенности. «Размазанные» реакции плюс раннее скольжения. Честно говоря, мы не ожидали, что все окажется так плохо. Что же, тем интереснее будут грядущие изменения.

ВАРИАНТ 2. «Жесткие» пружины

Увы, ожидаемого увеличения дорожного просвета не получилось. А что на дороге? Ага! Стали заметнее швы, стыки, мелкие неровности. Автомобиль словно подобрался, втянул живот и даже пытается поигрывать мускулатурой. Отчасти это ему удалось, но несколько своеобразно.

«Акцент» стал жестче, импульсивнее, теперь он активнее повторяет профиль дороги. Однако родные амортизаторы по-прежнему индифферентны ко всему происходящему. Как и раньше, они допускают сильную вертикальную раскачку кузова – просто его колебания стали резче, «острее». Но в управляемости отличия заметнее. Машина точнее следует за рулем, однозначнее ведет себя в поворотах. Самое главное – заметно снизилась склонность к заносу задней оси. Неожиданно «Акцент» стал очень нервным на прямой и в пологих поворотах. Если в предыдущем варианте он позволял расслабленно шевелить баранкой даже на высокой скорости, то теперь требует больше внимания, слишком активно реагируя на подруливание.

ПРЕДЕЛЬНЫЕ СКОРОСТИ ПРИ МАНЕВРЕ «ПЕРЕСТАВКА»

Вариант 1	82,6 км/ч
Вариант 2	86,8 км/ч
Вариант 3	87,1 км/ч
Вариант 4	88,3 км/ч

Тем не менее результаты «переставки» говорят в пользу внесенных изменений. Автомобиль резко прибавил в скорости, стал проще, понятнее в управлении. Единственно, чего ему не хватает, – стабильности при коррекции скольжений.

ВАРИАНТ 3. «Каяба» + стандартные пружины

И вновь подтянутый живот, вот только напряглась иная группа мышц.

Амортизаторы, наконец, победили вертикальную раскачку кузова: его колебания теперь под неусыпным контролем. Обратная сторона медали: слишком активное повторение профиля дороги сопровождается резкими вертикальными импульсами на глубоких волнах. Обретший желаемую упругость автомобиль теперь словно распластался на дороге, растеряв еще одну важную составляющую – ход подвесок. Им теперь не хватает свободы.

На ровной дороге все почти идеально, по крайней мере, надежно и прогнозируемо. Автомобиль уверенно управляется на прямой, надежен в быстрых поворотах и «переставке». Однако стоит поя-

виться даже незначительным неровностям, «Акцент» тут же пытается рыскнуть, уйти с намеченной траектории.

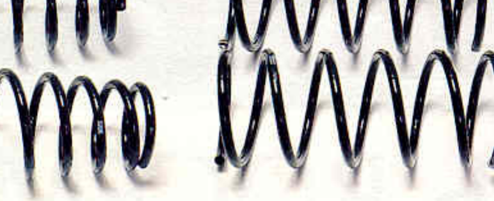
ВАРИАНТ 4. «Каяба» + жесткие пружины

А вот и удача! Первые же пробные заезды вселяют уверенность: в шасси автомобиля наметился хороший баланс качеств. Теперь «Акцент» не просто стабилен – он словно стелется над дорогой, игнорируя большинство неровностей. В подвесках появился пусть небольшой, но все-таки запас энергоемкости. Машина не взбрыкивает на кочках, легко проглатывает пологие волны. И никакой раскачки или утомляюще-резких вертикальных ускорений. Все перемещения кузова стали комфортными для водителя и пассажиров. Единственная придирка – мелкие неровности ощущаешь сильнее.

Приятно удивляет и управляемость. Оказывается, непритязательный автомобильчик в состоянии обрести собственное «Я». Став четкой и собранной, машина провоцирует к быстрой активной езде. Понятный даже в очень быстрых виражах, «Акцент» позволяет легко контролировать скольжения, оставаясь простым и логичным. Да и на «переставке» мы отметили: водитель допускает куда меньше ошибок, неточностей. Теперь и здесь все под контролем.

Дорожный просвет нашего «Хёндэ-Акцент» с защитой картера на стандартных пружинах составляет 130 мм. На пружинах, которые прошли всего 70 тыс. км при весьма умеренной загрузке машины, под двигателем осталось всего 112 мм. Установка усиленных пружин заметного увеличения просвета не дала – всего 4 мм, хотя задняя часть машины приподнялась на 12 мм, что заметно невооруженным взглядом. Поэтому желающих в первую очередь «приподнять» автомобиль мы скорее огорчим. Увеличение дорожного просвета за счет газового подпора амортизаторов еще менее существенно.

Понятно, какой вариант мы оставили себе. Его же рекомендуем при замене амортизаторов. Ручаемся, вас приятно удивят скрытые прежде возможности автомобиля. □

Задние пружины «Акцента» – конические с переменным шагом.

Спереди – цилиндрические пружины с постоянным шагом витков.



Kayaba ULTRA SR впечатляют не только «золотой» краской, но и хорошим сочетанием комфорта и управляемости.



DAEWOO MATIZ

0,8 л, 51 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, кондиционер, $7800.

ДВЕ ПО НОЛЬ ВОСЕМЬ

Максим Сачков. Фото: Георгий Садков

Автомобиль должен быть большим. Похоже, это утверждение теряет актуальность. Статистика вторит – люди все охотнее покупают маленькие машинки, недорогие, экономичные, юркие, простые в управлении.

Самая доступная не только в классе, но и вообще на нашем рынке – российская «Ока». ВАЗ-11113 (авторство принадлежит Волжскому заводу) выпускают два предприятия – на тест попала машина из Набережных Челнов. Самого близкого по цене одноклассника «Дэу-Матиз» собирают в Узбекистане.

ПОДРОБНОСТИ НА УПАКОВКЕ

«Ока» не претендует на звание самой обаятельной и привлекательной – сказывается преклонный модельный возраст. Зато цвета радуют глаз – например, тестовый автомобиль приятного светлого оттенка с металлическим отливом, который в документах записан «серебристой ивой». С недавнего времени «Оку» в Набережных Челнах окрашивают на импортной линии «Дурр» и дают на кузов пятилетнюю гарантию от сквозной коррозии. Но если дополнительный антикор можно не делать, доверившись производителю, то подкрылки лучше установить.

Собрана малышка, как и многие модели-соотечественницы, небрежно. За-

«OKA-LADY»
0,8 л, 33 л.с., механическая 4-ступенчатая коробка передач, $3500.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	«ОКА-ЛЕДИ»	DAEWOO MATIZ
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	3200	3495
ширина	1420	1495
высота	1400	1485
Радиус поворота, м	4,6	
Снаряженная масса, кг	650	829
Полная масса, кг	990	1210
Время разгона 0-100 км/ч, с	26,5	17,0
Макс. скорость, км/ч	125	144
Топливо	АИ-91–93	АИ-91–95
запас топлива, л	30	35
Расход топлива, л/100 км:		
смешанный цикл	–	6,1
городской цикл	6,0	7,9
загородный цикл	3,2/4,5*	5,1
Кузов		
Количество дверей/мест	3/4	5/4
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P2	P3
Число клапанов	4	6
Рабочий объем, см^3	749	796
Степень сжатия	9,9	9,3
Мощность, кВт/л.с.	24/33	37,5/51
при об/мин	5500	5900
Крутящий момент, Н·м	52,3	69
при об/мин	2100	3600
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M4	M5
Размер шин	135/80R12	145/70R13, 155/65R13

**При скорости 60/90 км/ч.*

зоры между деталями неравномерные, бамперы прикручены криво, двери закрываются только с размаху. Да и открывать их не очень-то удобно: туговаты ручки-кнопки. А не дай бог, пальчики с маникюром! К слову, захлопнуть капот с первого раза тоже не удалось.

«Матиз» старается выглядеть настоящей иномаркой: кузовные детали подогнаны неплохо, двери захлопываются легко и негромко. При внимательном





В отличие от обычной «Оки» у «Леди» воздуховоды разведены по сторонам так, что направить воздух на себя невозможно. Ползунки, управляющие потоками и температурой, лишены обозначений. Другая проблема – попробуйте повернуть глубоко утопленную ручку корректора фар.

осмотре на лакокрасочном покрытии обнаруживаешь «шагрень». Но судя по опыту многолетней эксплуатации «узбеков», эмаль и заводской антикор надежно защищают металл от ржавчины даже без дополнительной обработки.

ДЛЯ ВНУТРЕННЕГО ПРИМЕНЕНИЯ

Тестовая «Ока», точнее «Ока-Леди», отличается от большинства отечественных микролитражек, бегающих по дорогам. Например, новой панелью с приборным щитком от ВАЗ-2110. Выглядит такая вполне пристойно и точно благороднее, чем примелькавшееся «торпедо». «Бардачок» совсем крошечный – лыжная шапочка поверх перчаток едва ли войдет.

Кресла у «Оки-Леди» удобнее обычных – каркас прежний, а набивка оригинальная. Однако проблема именно в каркасе, о чем знаем не понаслышке – хлипкая конструкция от сильного удара складывается подобно карточному домику. Кстати, пристегнуться тут непросто – ремень расположен далеко сзади и вдобавок развернут от водителя.



Ниша за задними сиденьями «Оки» глубокая, объем багажника – 210 л. Проем двери задка почти на 200 мм шире, чем у «Дэу», но картину портят массивные арки, сужающие багажник.



На радость владельцу багажник «Матиза» правильной формы, а на горе – объемом всего 155 л. Драгоценное место съедает запаска, спрятанная под полом.



Попробуй-ка, Сергей Викторович, без посторонней помощи вылезти с заднего сиденья! Несколько минут ушло, чтобы дотянуться до ручки, откидывающей спинку, и выбраться через узкую щель.



Салон «Матиза» удобный и практичный – обивки дверей из темного пластика, немаркий материал сидений. Но у пластиковой обшивки есть и свои минусы – при езде она издает неприятные дребезжащие звуки.

Внутри «Матиза» – добротно, как и снаружи. Салон собран аккуратно, явных огрехов нет, по крайней мере, на первый взгляд. Немногочисленные приборы хорошо читаются, клавиши и рычаги под рукой. Эх, «бардачок» и тут подкачал: такая большая крышка, а отделение совсем не глубокое. Правду говорят, перчаточный ящик.

Водительское кресло «Матиза» по-домашнему уютным не назовешь – спинка узковата, подушка коротка, слабый поясничный подпор. В общем, немногим удобнее, чем у «Оки». Увы, такими недостатками часто страдают маленькие автомобили. Правда, назад сиденье сдви-





БУДУЩИМ ВЛАДЕЛЬЦАМ DAEWOO MATIZ И «ОКИ»

Заводская гарантия – для «Оки» 30 тыс. км или 2 года, для «Дэу» 20 тыс. км или 1 год, в зависимости от того, что наступит раньше. Многие дилеры предлагают расширенную гарантию. ТО-1 (2 тыс. км) для «Матиза» и «Оки» в столице с расходными материалами стоит, соответственно, 2300 и 2500 руб., ТО-2 (10 тыс. км) – 3200 и 1700 руб., ТО-3 (20 тыс. км) – 5600 и 3300 руб., ТО-4 (30 тыс. км) – 5600 и 2400 руб.

гается довольно далеко – за рулем комфортно усядутся водители среднего роста и даже выше.

Обзор в «Матизе» хуже, в основном, из-за мощных передних и задних стоек. У обоих автомобилей боковые зеркала можно отрегулировать из салона, но у «Леди» они очень узкие – считайте, наполовину слепые. Предупреждаем будущих владельцев отечественных малолитражек еще об одной проблеме. Чтобы сдвинуть с места большое боковое стекло ВАЗ-11113, потребуется напрячь мускулы. Со временем оно перекашивается, криво встает в проеме, проворачиваются пластиковые ручки.

Неважно у обоих соперников с безопасностью: ни в «Дэу» (данной дешевой комплектации), ни в «Оке» нет задних подголовников. У последней, ко всему прочему, спинка заканчивается чуть выше пояса! И, конечно, штрафные очки российской машине – за вход-выход на заднее сиденье. После «Матиза» нехватку дверей очень чувствуешь!

ГУЛЯТЬ ТАК ГУЛЯТЬ!

«Ока» напоминает прокатный карт. Во-первых, характерным стрекочущим звуком двигателя. Во-вторых, педалью акселератора с двумя основными положениями – чтобы не быть освистанным (многие норовят обидеть маленького!), приходится держать газ «в полу». Не самый удобный и комфортный режим, если учесть, что передачи не всегда включаются с первого раза. Тормоза будто с резиновым приводом – давишь на длинноходную педаль, и малышка плавно замедляется. На ее фоне далеко не идеальные тормоза «узбека» кажутся надежными и цепкими.

«Матиз», порыкивая 800-кубовым моторчиком, энергично стартует со светофора – грамотно запряженные полсотни «лошадок» не дают почувствовать



У двигателя «Оки» почти тот же объем, что и у «Матиза», а силенок почти в полтора раза меньше. Запаска под капотом экономит место в багажнике, но может доставить неприятности при аварии.



Три корейских цилиндра против двух отечественных. Кстати, в начале года появились «матизы» с четырехцилиндровыми моторами (ЗР, 2005, № 7). Правда, за их цену можно купить три «Оки».

РЕЗЮМЕ

«Ока» – недорогое средство передвижения для тех, кто не боится трудностей. Не рекомендуем женщинам и начинающим водителям.

Общая оценка **6,6**

+ Невысокая цена, относительно недорогое обслуживание и запчасти, энергоемкая подвеска, приличный дорожный просвет.

– Низкое качество сборки и запчастей, посредственные динамические характеристики, слабые и невнятные тормоза, нет нейтрализатора.



РЕЗЮМЕ

Daewoo Matiz – самый дешевый импортный автомобиль на российском рынке. Как подобает недорогой иномарке, вполне надежный и комфортный.

Общая оценка **7,3**

+ Богатый выбор комплектаций и цветов, просторный для этого класса салон, каталитический нейтрализатор в выпускной системе.

– Некомфортная подвеска, слабые тормоза, шумноват.



Максим Сачков: «Дэу-Матиз» ровно настолько лучше «Оки», насколько дороже. Самый большой минус землячки – низкое качество сборки и запчастей. И этот недостаток считаю намного весомее всех, которые мы нашли у «Дэу».

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ
(максимум 10 баллов)

Модель	«ОКА-ЛЕДИ»	DAEWOO MATIZ
Рабочее место водителя		
Сиденье	5	7
Органы управления	6	8
Обзор	7	7
Салон		
Передняя часть	7	8
Задняя часть	6	8
Багажник	7	7
Ходовые качества		
Динамика	5	7
Тормоза	5	7
Поведение на дороге	7	6
Комфорт		
Шум	6	7
Плавность хода	8	6
Климат	6	8
Приспособленность к России		
Геометрическая проходимость	8	7
Сервис	8	8
Эксплуатация	8	8
Общая оценка	**6,6**	**7,3**

СРЕДНИЕ ЦЕНЫ ПО МОСКВЕ НА ОРИГИНАЛЬНЫЕ ДЕТАЛИ, руб.

Модель	«ОКА-ЛЕДИ»	DAEWOO MATIZ
Стекло ветровое	750	3500
Фара	450	1500/2100*
Капот	1200	2300
Тормозные колодки передние (комплект)	120	600
Фильтр топливный	10	250
Фильтр масляный	90	90
Ремень генератора	50	100

*С электрокорректором.

себя ущербным в потоке. При этом вовсе не обязательно выкручивать двигатель до ограничителя. Конечно, если салон полон людей или набит поклажей, прыть поубавится.

Двигатель не назовешь тихим, а вибрации от трехцилиндрового агрегата проникают в салон. Правда, заводится моторчик с полоборота и работает ровненько. Сердечко же «Оки» бьется точно в предсмертных конвульсиях. На остановках кажется, двигатель вот-вот заглохнет… и он действительно глохнет. Сервисмены предлагают любимую услугу – поменять свечи. И это на машине, не пробежавшей даже сотни километров?

«Матиз» очень не любит ямки, трамвайные пути, «лежачих полицейских». Жесткая короткоходная подвеска быстро растрясет если не душу, то лишние килограммы. Руль довольно легкий даже без гидроусилителя, который устанавливают в дорогих комплектациях.

Маневрировать на «Оке» труднее – вполне вероятно, на тестовой машине еще и перетянут рулевой механизм. До первого техобслуживания придется ездить так – потом отрегулируют или разработается. Зато подвеска получше: пассажиров меньше трясет, и на повороте машина не норовит ускакать в кювет.

У «Оки» есть серьезный плюс – ее вполне можно представить на сельском большаке. «Матиз» подходит лишь для ровных городских улиц: не ездить же на рыбалку с окрашенными бамперами! Только ремонтников радовать царапинами, трещинами, поврежденными деталями. Ведь дорожный просвет у «узбека» скромнее, примерно на 20–30 мм, к тому же на днище больше выпирающих и легко уязвимых мест.

Итак, у вас в кармане 100 тыс. рублей и вам нужен маленький автомобиль: купить «Оку» или взять недостающую сумму (почти столько же – самый дешевый «узбек» около 190 тыс. рублей) в кредит на «Матиз»? Конечно, однозначного ответа нет – каждый исходит, в первую очередь, из своих материальных возможностей. Ведь одолженные деньги придется возвращать с процентами.

Оборотная сторона доступности «Оки» – низкая надежность. После гарантийного срока российская модель способна разорить небогатого владельца на частых ремонтах, особенно если обслуживать ее в сервисе. По сути, тоже проценты по кредиту… □

Автомобили на тест предоставили «АВТОГРАД НА «ВАРШАВКЕ» и МТД «ОКА».

НАПОЛОВИНУ ПОЛНЫЙ

Антон Чуйкин. Фото автора

Вам нравится второй «Спортидж»? Ах, даже подумываете о покупке… А хотите скидку в 2500–3000 долларов? Нет-нет, это будет совершенно новая машина. Двигатель – 2 литра. И с документами все в порядке. И комплектация богатая, и цвет модный. В чем подвох? В неполном приводе…

Внешне переднеприводный «Спортидж» не отличить от 4x4, но стоит сесть за руль, терзаешься вопросом: сие недоделанный вседорожник или продвинутый универсал? На ответ дано около часа…

По асфальту автомобиль, разумеется, идет точно так же, как аналог со всеми ведущими. Тем более, что задняя ось на полноприводной версии подключается автоматически, когда буксует передняя, либо по воле водителя. Большую же часть времени все новые «спортиджи» реализуют колесную формулу 4x2.

Хотя есть некий плюс у нашей версии: по данным производителя, она на



Сзади опознать неполный привод непросто – надо присесть на корточки и долго присматриваться.



Пусть только два ведущих колеса, но между ними можно безбоязненно пропускать камни, ухабы и неровности благодаря дорожному просвету 190 мм (данные производителя) и мощной защите.

Переднеприводный «Спортидж» с мотором 2 л, 141 л.с. продают в Москве от $25 000.



Цветовое оформление салона скучное, хотя и не бедное, руль и ручка коробки даже отделаны кожей. Но есть комплектация с двухцветной отделкой – и богаче, и веселее.

Это не отличие переднеприводной машины, второго рычага нет и у варианта 4x4. Новый «Спортидж» стал «паркетником», без раздаточной коробки и понижающей передачи.



Еще недавно такое решение было редкостью, а ныне КИА – далеко не первый вседорожник с поперечным мотором.



Вместо правой заглушки у полноприводной машины кнопка принудительного подключения задней оси.

Еще одно отличие второго поколения от первого – корейская сборка. Табличка «Сделано в России», увы, навряд ли появится на таком «Спортидже» в обозримом будущем.



3 км/ч быстрее и на 0,9 с резвее в разгоне до сотни. Еще какие-то копейки набегают в расходе топлива: он меньше в среднем на 0,2 л/100 км. В эксплуатации разница скорее всего будет заметней. Ведь заявленные данные всегда превышаешь, причем на крупных полноприводных машинах – в большей степени.

Тем временем довольно резво проскочили пригород, бухнули подвеской на железнодорожном переезде, и вот он, знакомый съезд на симпатичный бережок. Смелее – там, под брюхом, толстый стальной лист, если чиркнем по бугру – не страшно! Вот только подвеска опять протестует и просит: помедленнее!

Покрутились на грунте, потряслись под мостом на плитах, имитируя выезд на пикник или дачу. В принципе, на более-менее приличной дороге, пусть даже и вовсе без покрытия, полный привод не нужен. И в данном случае этот высоко стоящий универсал дает фору обычным легковым машинам, смело разгоняясь на проселке.

А если понадобилось преодолеть настоящее бездорожье, снег, размытый тракт? Тут один дорожный просвет не поможет, нужен «жесткий» полный привод. Пусть без блокировок, без понижающей передачи – хотя бы такой, как на «Спортидже», том самом, который на три тысячи дороже...

В общем, будете сравнивать переднеприводный «Спортидж» с легковой машиной – найдете достоинства. Сопоставите с собратом 4x4 – в определенных условиях обнаружите недостатки, которые едва ли покроет 10-процентная скидка. «Спортидж» – как тот кувшин, который можно считать наполовину полным или наполовину пустым.

Я свой выбор сделал, но навязывать его как единственно правильный не буду. В конце концов, дорожная сеть неуклонно развивается. Кстати, в Америке и на Востоке «паркетники» 4x2 находят прекрасный сбыт... □

Автомобиль предоставлен салоном «АВТОГРАД НА ВАРШАВКЕ».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	KIA SPORTAGE
Общие данные	
Радиус поворота, м	5,4
Снаряженная масса, кг	1467
Полная масса, кг	2050
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,4
Макс. скорость, км/ч	179
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/58
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	6,6
городской цикл	10,4
смешанный цикл	8,0
Двигатель	
Расположение	спереди поперечно
Конфигурация	P4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	1975
Степень сжатия	10,1
Мощность, кВт/л.с.	104/141
при об/мин	6000
Крутящий момент, Н·м	184
при об/мин	4500
Трансмиссия	
Тип	переднеприводная
Коробка передач	M5
Ходовая часть	
Подвеска: спереди	независимая типа «Мак-Ферсон»
сзади	независимая многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые
Размер шин	215/65R16

ПОЛОВИНА ОТМЕРЕННОГО

Сергей Воскресенский, Анатолий Карпенков



TOYOTA COROLLA

Изготовитель:	«ТОЙОТА», Турция
Год выпуска:	2003
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с марта 2004
Пробег на момент отчета:	60 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2004, № 5, 6, 9; 2005, № 2

MITSUBISHI LANCER

Изготовитель:	«МИЦУБИСИ», Япония
Год выпуска:	2003
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с марта 2004
Пробег на момент отчета:	50 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2004, № 5, 6, 9; 2005, № 2

Редакционная парочка самых популярных «японцев» недавно разменяла 100 тысяч на двоих. Юбилей отметим по-деловому: подведем промежуточные итоги эксплуатации.

ДОБРОТНОСТЬ ЦЕНОЙ ОБСЛУЖИВАНИЯ

Сам вид «Короллы» – современная форма и логичные пропорции, аккуратные внешние и внутренние панели, никакой вычурности – поначалу создал у искушенных коллег впечатление слишком правильного, рационально-простоватого автомобиля. Тем не менее по разгонной и тормозной динамике, максимальной скорости, характеристикам управляемости «Королла» обыгрывает многих одноклассников. А спокойный облик соответствует выносливости и надежности, подтверждая сложившуюся репутацию марки.

В самом деле, если бы не досадная замена застучавших после «уральского» пробега передних стоек, по большому счету придраться не к чему, даже ни одна лампочка до сих пор не перегорела.

Подвески машины приспособлены для российских дорог – установлены более жесткие упругие элементы. «Королла» уверенно справляется с неровностями дорожного покрытия без лишнего намека на пробой и раскачки кузова. У адаптированного автомобиля чуть больший дорожный просвет, но меньший ход отбоя, поэтому на резких неровностях ощутимы глухие удары. Можно безболезненно двигаться по неважным дорогам, но длительная езда в таких условиях со скоростями 110–130 км/ч основательно трамбует содержимое желудка.

О сервисе: объем стандартного техобслуживания не слишком велик и сложен – он, конечно, по силам специалистам техцентра «За рулем». Но это автоматически означало бы потерю гарантии. А потому, как и подавляющее большинство владельцев новых автомобилей, идем по цивилизованному пути, отправляясь на авторизованные сервисные центры – каждые 10 тыс. км. Помимо дороговизны, неудобство создает предварительная запись – не менее чем за две недели. При больших и неравномерных ежедневных пробегах рассчитать дату планового ТО порой сложно.

Взгляните в таблицу: затраты солидные; по ним «Королла» пока опережает «Лансер» куда заметнее, чем по пробегу. Впрочем, последнему предстоит большое ТО – после 60 тысяч...

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ, ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ «ТОЙОТЫ-КОРОЛЛА» (0–60 тыс. км)

Статья расхода	Сумма, руб.
Бензин АИ-95 (4621 л)	65 818
Средний расход, л/100 км	7,7
Техническое обслуживание и ремонт 0–30 тыс. км	16 636
ТО 40 тыс. км	13 631
Дополнительно:	
замена передних колодок	3815
ТО 50 тыс. км	3815
ТО 60 тыс. км:	5815
Дополнительно:	
замена задних тормозных дисков и колодок	11 910
ИТОГО	**121 440**

ПЯТЬДЕСЯТ – ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ

Поначалу казалось, что писать особенно нечего. Жизнь автомобиля проходит по довольно однообразной программе, сводя пометки в журнале испытаний к фиксации заправок и технического обслуживания каждые 15 тысяч. При этом состояние «Лансера» почти не меняется: оно словно заморозилось на 30-тысячной отметке, подчеркивая, что нынешний пробег – не повод для разговора.

Нет, конечно, на последнем ТО предупредили – готовьтесь к замене колодок. Чуть позже, на 48-й тысяче я почувствовал вибрации на руле при торможении. Значит, с дисками тоже не все ладно. Но все эти плановые «неприятности» впереди и, надеюсь, разбираться с ними будем на 60 тыс. километров, при очередном визите на сервисную станцию.

...Первые сигналы от читателей пришли в середине прошедшей зимы. Дескать, скрипит что-то в задней подвеске «лансеров», особенно в сухие морозные деньки. Редакционный автомобиль «молчал» долго, но в конце концов и он начал издавать неприятные звуки при проезде неровностей. Они то пропадали, то появлялись вновь, к счастью, никак не сказываясь на поведении машины. Закономерность прослеживалась лишь одна: после хорошей мойки (в том числе и снизу) скрипов как не бывало. Но проходила неделя-другая, и вновь начиналась пытка для ушей. Что это: соль, грязь, попадающие в один из шарниров? На СТО диагноз подтвердили, сообщив, что дефект проявился только в России! Связан он с конструкцией втулок нижних рычагов задней подвески, как раз и отвечающих за отличную управляемость «Лансера». Увы, они оказались плохо защищены от отечественных реагентов. Поэтому с сентября 2004 года конструкцию изменили, внедрив ее на новые машины.

Что делать с более ранними? Можно официально обращаться «на гарантию». Дефект устраняется либо заменой нижних рычагов подвески (как на редакционной машине), либо дополнительной герметизацией слабого узла. Со вздохом замечу: тот первый, «скрипучий» вариант имел несколько более интересные настройки шасси, столь ценимые активными водителями.

Однажды зимой после дальней командировки в «Лансере» вдруг возникли вибрации, явно связанные с качением машины. Когда они стали заметны даже в городе, пришло время разобраться в причинах. Машину подняли и на внутренней части задних колесных дисков увидели... огромные наросты (1–1,5 кг) из слежавшихся песка и грязи. Они-то и создавали ощутимый дисбаланс. Пришлось вооружиться деревяшкой, ведром воды и поработать санитаром. Скажете, мелочь? Наверное. Но когда за зиму подобную процедуру надо проделать два-три раза, лишний раз задумаешься, в какой «чистоте» пребывают наши дороги. Да, нехитрая «загогулинка», очищающая грязь изнутри, в подобной ситуации не помешала бы.

Напоследок – о сервисе. Многие жалуются – дороговато, хотя в целом и довольны высоким качеством обслуживания. Тем не менее и здесь без неудобств не обходится, думаю, многие из владельцев «Мицубиси» их почувствовали. Речь, конечно же, о сроках записи на ТО. На большинстве московских станций вам предложат сделать это за месяц, а то и больше. Очевидно, что иномарок с каждым годом все больше – естественно, растут очереди и на обслуживание. Однако та же редакционная «Тойота-Королла» уверенно держится на двухнедельном цикле предварительной записи.

Ну вот, а думал обойтись без критики. Похоже, пока не получается. Тем не менее будем надеяться, что через некоторое время и сервис заработает как те машины, которые он обслуживает. □

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ, ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ «МИЦУБИСИ-ЛАНСЕР» (0–50 тыс. км)

Статья расхода	Сумма, руб.
Бензин АИ-92–95 (3861 л)	53 748
Средний расход, л/100 км	7,7
Техническое обслуживание и ремонт 0–30 тыс. км	16 338
ТО 45 тыс. км	5362
Дополнительно:	
замена нижних рычагов задней подвески	по гарантии
ИТОГО	75 448

ДОРАБОТКА



В 2004 году нижний рычаг подвески «лансеров» доработан специально для надежной работы в российских условиях. Грядущая зима проверит эффективность внесенных изменений.

ВТОРОГОДНИКИ

Андрей Кочетов

Два года назад мы свели эти автомобили в пробеге «Евразия-2003». Потом подробно рассказали о них через год после путешествия до Владивостока (ЗР, 2004, № 10). Автомобили отслужили в редакции еще год. Пробег у большинства приближается к 100 тыс. км – достаточно, чтобы объективно оценить надежность, судить о совершенстве конструкций и качестве комплектующих. Итак…

НЕСОСТОЯВШИЙСЯ ЛИДЕР

Год прошел относительно спокойно. Повседневная городская эксплуатация «Форда» прерывалась командировками в Санкт-Петербург, Воронеж, Дмитров. Режим вполне штатный, поэтому считаем, что болезни среднего возраста стали вылезать рановато. После 60 тыс. км посыпались неисправности. Одна из них просто поразила: развалился подрулевой переключатель стеклоочистителей. Случай, может, и нетипичный, но на сервисе были к нему почему-то готовы, сообщив: переключатели кончились и появятся недели через две. Приятно, что не обманули, но цена шокировала – 2630 рублей.

Нелюбовь «Фокуса» к отечественному бензину продолжается. Запасной комплект свечей необходим в дороге так же, как домкрат и баллонный ключ. Но свечи – мелочь. К сожалению, поменяли и бензонасос. Причина та же – бензин. За 70 тыс. км сетку бензоприемника пришлось чистить дважды. Значит, насос работал с повышенной нагрузкой, что и сказалось на его ресурсе.

Ходовая часть тоже поизносилась: потребовали замены задние амортизаторы и стойки стабилизаторов. Увы, иммунитета к местным условиям у неплохого в целом автомобиля нет. В редакции уже работает «Форд-Фокус» второго поколения: будет ли он более «долгоиграющим» и неприхотливым?

ЛЯГУШКА-ПУТЕШЕСТВЕННИЦА

«Рено-Символ» за последний год тихо и скромно намотал более половины

HYUNDAI ACCENT

Изготовитель:	ТАГАЗ, Таганрог
Год выпуска:	2003
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с мая 2003
Пробег на момент отчета:	94,5 тыс. км

Предыдущие публикации в журнале: 2003, № 6, 11, 12; 2004, № 1, 3, 10; 2005, № 4





«ШЕВРОЛЕ-НИВА»

Изготовитель: «GM-АВТОВАЗ», Тольятти
Год выпуска: 2002
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: с декабря 2002
Пробег на момент отчета: 96 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале: 2003, № 2, 4, 6, 8, 11, 12; 2004, № 1, 5, 10

FORD FOCUS

Изготовитель: «ФОРД МОТОР КОМПАНИ», Всеволожск
Год выпуска: 2002
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: с января 2003
Пробег на момент отчета: 82 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале: 2003, № 3, 5, 11, 12; 2004, № 1, 4, 10; 2005, № 6

RENAULT SYMBOL

Изготовитель: «АВТОФРАМОС», Москва
Год выпуска: 2003
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: с июля 2003
Пробег на момент отчета: 88 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале: 2003, № 11, 12; 2004, № 3, 6, 8, 10

KIA RIO

Изготовитель: «АВТОТОР», Калининград
Год выпуска: 2003
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: с июля 2003
Пробег на момент отчета: 72,5 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале: 2003, № 11, 12; 2004, № 1, 3, 10



Вадим Крючков, 40 лет, водительский стаж 20 лет. Любит ездить быстро, в прошлом занимался кольцевыми гонками. На «Форде» ездит три года.



– За последний год укрепился во мнении: «Форд» обладает хорошей управляемостью и «живым» мотором. В то же время недопустимо низкая для машины такого класса надежность отдельных комплектующих. А цены на запасные части и обслуживание не утешают. За такие деньги автомобиль должен честно проезжать межсервисный пробег без сучка и задоринки, по крайней мере, до 100–120 тысяч километров.

общего пробега. Где только не побывал! Украина, Литва, Белоруссия, Ростов, Азов, дважды в Польше... Не все прошло гладко, но проблем, нарушивших планы, не было. Самым дорогим, как и ожидали, стало обслуживание на 60 тыс. км: кроме смены масла и фильтров, на нем предусмотрено установить новый ремень ГРМ. Заменили также шаровую опору в сборе с рычагом. Еще через 15 тыс. км «подошла» одна из рулевых тяг и ступичный подшипник. Цены не слишком испугали, да и замены для такого пробега не криминальные.

В прошлом отчете (ЗР, 2004, № 12) мы высказали несколько нелестных замечаний, касающихся надежности «Символа». Последующая эксплуатация улучшила впечатление: затраты за отчетный период оказались на фоне остальных машин минимальными, да и на бензин, в отличие от «Форда», «Рено» ни разу не пожаловался. Ни одного «лишнего» посещения сервиса – то, чего ждешь от современного автомобиля.

ПОЧТИ ОТЛИЧНИК

«Хёндэ-Акцент» оказался самым «дальнобойным» из пятерки. Из 43,5 тыс. км около 70% он проехал по шоссе: в Петрозаводск, Санкт-Петербург, Апатиты, Кировск, Мурманск, Ростов-на-Дону, Таганрог.

Как говорят, стабильность – признак класса. Автомобиль уже второй год показывает себя надежным и неприхотливым. У «Акцента» маленький межсервисный пробег – 10 тыс. км. Но при умеренных ценах на обслуживание это вполне терпимо. По-прежнему относительно слабое место – амортизаторы. При частых дальних поездках задних стоек хватает тысяч на 30, передние живут 40–50 тыс. км. В городских условиях, для которых в общем-то автомобиль и создан, эти показатели можно смело умножать на полтора, а то и на два. Учитывая умеренную цену (комплект амортизаторов стоит меньше 10 тыс. руб.) и доступность запасных частей, с этим можно мириться.

К августу нынешнего года эффективность кондиционера заметно упала. Диагностика не выявила явных неисправностей, но дозаправить систему пришлось. Рубеж 60 тыс. км для многих автомобилей – время разорительного технического обслуживания. «Акцент» – не исключение. Однако замена всех ремней и части жидкостей обходится в 400 долларов. По нынешним временам не очень-то дорого. Первоначальные сомнения в долговечности автоматической коробки передач отпали – работает как часы. В общем, «Акцент» неприятного осадка не оставил.



Игорь Моржаретто, 44 года, за рулем 15 лет. Водительское кредо – надежность и умеренность.



– Третий год езжу на «Символе» и радуюсь неприхотливости и удобству автомобиля. Хотя неприятности были, но хочется их простить за давностью. Стоимость технического обслуживания и его качество вполне терпимые. Правда, грызет один червячок: условный ресурс автомобиля, судя по опыту эксплуатации в редакции предыдущего «Символа», составляет около 120 тыс. км. Потом могут начаться серьезные и дорогостоящие проблемы с ходовой.



Анатолий Фомин, 34 года, за рулем 16 лет. Рвется в дальние поездки и не любит толкаться в пробках. Ездит очень аккуратно, старается полно оценивать возможности автомобиля.



– К «Акценту» привык как к родному, поэтому многое готов простить. Главное, он ни разу не заставил поменять планы из-за своих капризов. Автомобиль далек от идеального, и по большому счету ему можно предъявить претензии по дорожному просвету, ресурсу амортизаторов или, скажем, ослабнувшей пружине замка багажника. Тем не менее машина не раздражает и вселяет уверенность, что не подведет в неподходящий момент.

СЕРЕДИНА НАПОЛОВИНУ

«КИА-Рио» за год проехал 32,5 тыс. км, побывав в Мурманске, Риге, Пицунде. Ходовыми или эксплуатационными особенностями автомобиль никогда не выделялся – разве что гарантией. Она рекордна для одноклассников как по сроку, так и по пробегу (см. табл.). Правда, на многое не распространяется. Мы по гарантии (на 70-й тысяче) заменили датчик массового расхода воздуха, который стоит около 3000 рублей. Все остальное оплачивали. На 50-й тысяче кончились подшипники передних ступиц и повело тормозные диски. Диски проточили, подшипники заменили. Через 10 тыс. км один из подшипников заменили повторно, а заодно сцепление в сборе, все ремни и пыльник ШРУС. Такие неисправности показались несолидными для автомобиля с не очень большим пробегом. Но больше всего не понравились цены: почти тысяча долларов США на восстановление боевой готовности при пробеге 60 тыс. км. Дороговато для машины такого класса!

С КРЕСТОМ И ВЕРОЙ

Жизнеописание этого автомобиля напоминает сводки с фронта. Последние 34 тыс. км, пройденные за год, стоили кучи времени, нервов и денег. Трижды (!) отказывал генератор, ломался стеклоочиститель, стеклоподъемники, «коротила» электропроводка, выходил из строя блок зажигания... и еще много-много мелких неисправностей. Рейтинг надежности в наших глазах упал почти до нуля, а любая поездка на «Ниве» напоминает игру в рулетку.

Совсем недавно, на 93-й тысяче пробега случилось очередное техническое обслуживание. Поскольку за последние 10 тыс. км относительно спокойной эксплуатации накопился вагон и маленькая тележка всяких бряков и течей, решили устранить их одним махом. Три дня сервисмены меняли сальники, шаровые опоры, штанги заднего моста, другие железки и резинки. В частности, обновили треснувшую крышку пятой передачи и изрядно износившиеся ее шестерни. Вот тут-то и началось! Мало того, что само плановое ТО с «мелким» ремонтом трансмиссии и подвески стоило 46 000 (Да! Сорок шесть тысяч!) руб., не прошло и полутысячи километров, как передачи стали вылетать в самый интересный момент, например при обгоне. Повторное обращение с жалобой на работу коробки лишь немного улучшило ситуацию. Пока передачи включаются – надолго ли? А в момент подготовки статьи новая «радость»: лопнул шланг, соединяющий термостат и датчик температуры. Вроде бы мелочь



Юрий Нечетов, 44 года, из них 24 за рулем. Водитель с большим опытом дальних путешествий.



– За два года совместной жизни особой любви к «Рио» так и не возникло. В чем-то автомобиль нравится, в чем-то нет. Мотор вроде бы и резвый, и тяговитый, но уж очень шумный. Подвеска энергоемкая, но, пожалуй, слишком жесткая. С этим можно свыкнуться, но когда добавляются проблемы с надежностью, устраняемые по изрядной цене, об особой симпатии говорить не приходится.



Александр Будкин, 32 года, водительский стаж 9 лет. Большой любитель охоты и рыбалки – и, конечно, автомобилей, способных ездить не только по шоссе.



– Конструкция автомобиля задумана очень неплохо. Но исполнение такое, что в очень короткий срок из бестселлера продаж «Шевроле-Нива» превратилась в автомобиль для безрассудных и богатых людей. Затраты на ремонт за 96 тыс. км измеряются тысячами долларов, что делает покупку машины просто разорительной.

– отрезок длиной со спичечный коробок, а машина опять встала, вылив на дорогу литра три антифриза. К сожалению, в том, что эта неисправность далеко не последняя, уверенность почти полная…

СВЕДЕНИЕ СЧЕТОВ

При подведении итогов основными критериями возьмем усредненную стоимость 1 км пробега, а также затраты на ремонт и бензин. Не будем сбрасывать со счетов надежность, гарантийные возможности, стоимость и периодичность обслуживания. Второй год эксплуатации оказался более показательным: пробег-то вырос.

По итогам года «Рено-Символ» оказался самым дешевым в эксплуатации, неприхотливым и надежным. Основная статья расходов – бензин. На пятки «Рено» наступает «Хёндэ-Акцент». Если бы не возня с амортизаторами, он поспорил бы за первенство. На почетном третьем месте «КИА-Рио» – автомобиль не выдающийся, но честный. «Форд-Фокус» мог претендовать на подиум, поскольку соотношение ремонт/бензин у него чуть лучше, чем у «Рио». Но общая стоимость эксплуатации заметно выше. Аутсайдер – прежний. Стоимость эксплуатации «Шевроле-Нивы» приближается к дорогим породистым автомобилям, причем только 40% расходов пошло на изрядно подорожавший бензин, а остальные – на латание «дыр».

Подбирая команду для поездки через всю страну, мы включили в нее наиболее интересные, новые для российских покупателей автомобили. В выборе не ошиблись, но «старички» скоро уйдут на покой, уступив место молодым – новым перспективным моделям. Надеемся, более надежным и экономным. □

СТОИМОСТЬ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЗА ГОД

Модель	«ФОРД-ФОКУС»	«РЕНО-СИМВОЛ»	«ХЁНДЭ-АКЦЕНТ»	«КИА-РИО»	«ШЕВРОЛЕ-НИВА»
Пробег, сентябрь 2004 – сентябрь 2005	(53 000–82 000) 29 000 км	(45 000–88 000) 43 000 км	(51 000–94 500) 43 500 км	(40 000–72 500) 32 500 км	(62 000–96 000) 34 000 км
Остаток гарантии производителя	Закончилась в январе 2005 г.	Закончилась в июле 2004 г.	Закончилась в мае 2004 г.	77 500 км, по июль 2008 г.	Закончилась в августе 2003 г.
Плановые ТО, руб.	6145	5824	15 274	12 382	12 384
Внеплановые ремонты, их стоимость, руб.	Замена свечей, брызговика, фартука переднего бампера, ламп фар, подрулевого переключателя – 10 443; замена задних амортизаторов, брызговика, стоек стабилизатора, бензонасоса, свечей, высоковольтных проводов – 27 598; гравийного покрытия днища – 7100	Замена шаровой опоры с рычагом, нижней опоры двигателя – 16 906; замена переднего ступичного подшипника, рулевой тяги, свечей – 8262	Замена ремней генератора, компрессора, ГРМ – 6862; замена задних амортизаторов – 9460; замена высоковольтных проводов, втулок стабилизатора, салонного фильтра – 6872; диагностика и дозаправка кондиционера – 1850; колодок и колесной шпильки – 1300	Замена высоковольтных проводов, свечей, ступичных подшипников с сальниками, проточка тормозных дисков – 8460; замена ступичного подшипника, сцепления, ремня ГРМ, пыльника, ШРУСа – 27 487; замена свечей, расхода воздуха (по гарантии) – 426	Замена генератора – 3255; прокачка тормозов, регулировка ступиц, сход-развал, ремонт стеклоочистителя, замена троса отопителя – 8170; ремонт сигнализации – 3010; замена модуля зажигания, реле поворотов, зеркала, диодного моста генератора, ламп – 5020; замена сальников полуосей, ШРУСов, ремонт раздаточной коробки, замена крышки коробки передач и блока шестерен V передачи, штанги задней подвески, шаровых опор, гидрокомпенсаторов, стеклоподъемника и т. д. – 40 450; замена диодного моста генератора – 300; замена колодки вентилятора – 1220
Итого: стоимость ремонта + ТО, руб. (процент от затрат на содержание)	45 141 + 6145 (56,0)	25 168 + 5824 (40,5)	26 344 + 15 274 (41,6)	33 373 + 12 382 (57,2)	61 425 + 12 384 (59,6)
Средний расход топлива, л/100 км	9,7	7,3	8,5	7,3	11,5
Затраты на бензин, л/руб. (процент от затрат на содержание)	2819/40 760 (44)	3148/45 520 (59,5)	3715/53 719 (58,4)	2370/34 270 (42,8)	3461/50 046 (40,4)
Всего, руб.	92 046	76 512	95 337	80 016	123 855
Стоимость 1 км, руб.	3,17	1,78	2,19	2,46	3,64
Из них ТО и ремонт на 1 км пробега, руб.	1,77	0,71	0,74	1,41	2,05

ХОЛОДНАЯ ВОЙНА СКИДОК

Алексей Воробьев-Обухов

Недоброй памяти эпоха холодной войны сверхдержав, как мы считаем, закончилась. Но по тому же самому сценарию войны идут и сегодня, хотя и в меньших масштабах: воюют крупные концерны. Когда нескольким гигантам становится тесно на переполненном рынке, в ход идут проверенные временем методы ведения «боевых действий».

ВЫ ПЛАТИТЕ СТОЛЬКО ЖЕ, СКОЛЬКО И МЫ

Таков девиз американской программы «Джи-Эм», названный «Скидка для сотрудников – каждому». Суть ее в том, что любой покупатель платит за автомобиль столько же, что и работники фирмы, пользующиеся льготами. Клиенты клюнули, да как. В июне продажи подскочили сразу на 41%! В абсолютном выражении – это реализованные 558 092 авто: лучший результат с 1986 года. Соответственно, и доля марки на рынке скакнула с 25% сразу до 32%. Это в автомобилях, а итог в долларах подведем ниже.

Прохлопавшие этот трюк «Форд» и «Крайслер» прибавили в июне всего лишь 1 и 5%. Зато уже в июле нашли симметричные ответы. «Крайслер» выступил с инициативой «Цены для сотрудников плюс»: каждый покупатель мог приобрести автомобиль по цене для работников фирмы и плюс к тому получить скидку до 3500 долларов! Например, за «Джип-Гранд Чероки» вместо прейскурантных 27 050 долларов (не удивляйтесь, пожалуйста, – это американские цены) можно было выложить всего… $22 261 или, скажем, за «Крайслер-Пасифик» лишь 20 747 долларов вместо обычных $25 345.

«Форд», естественно, тоже не остался в стороне и развернул кампанию «Добро пожаловать в нашу семью». Вы уже догадались: цена, как для рабочих фирмы и их семей.

stern NR. 44 21.10.2004 Deutschland 2,50 €

Methode Wild-West
• Wie das US-Management versagte
• Wie die Arbeiter um Opel kämpfen
Plus: So haben deutsche Jobs Zukunft

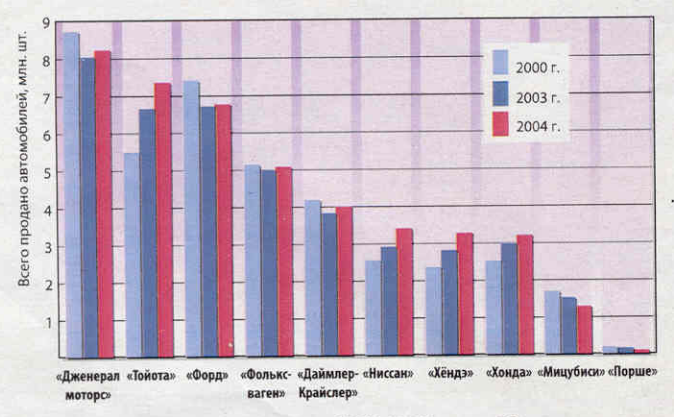
Che Guevara Der entlarvte Mythos. Auf den Spuren des Revolutionärs

Fernreisen Vietnams Süden ... Schatzkammer Ind...

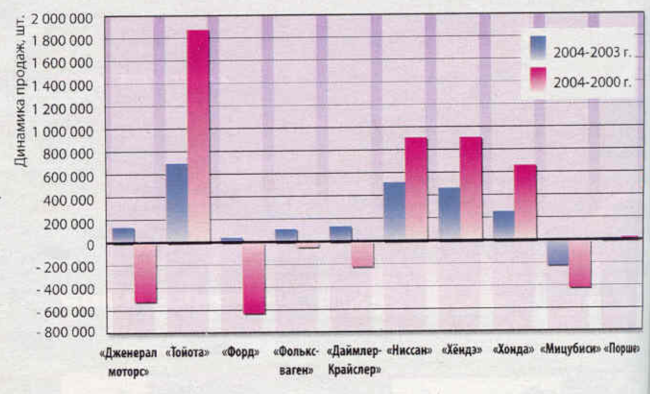
Не сбылись и мрачные прогнозы октября 2004 года: теперь американский сапог уже не собирается растоптать «Опель» – кто, как не эта фирма, приносит прибыль «Джи-Эм»?

Покупатели от такой войны, конечно, только выиграли, но прибыли концернов устремились к нулю и вопрос в том, кто дольше сможет продержаться. Надо полагать, у «Джи-Эм» накопленный жирок потолще.

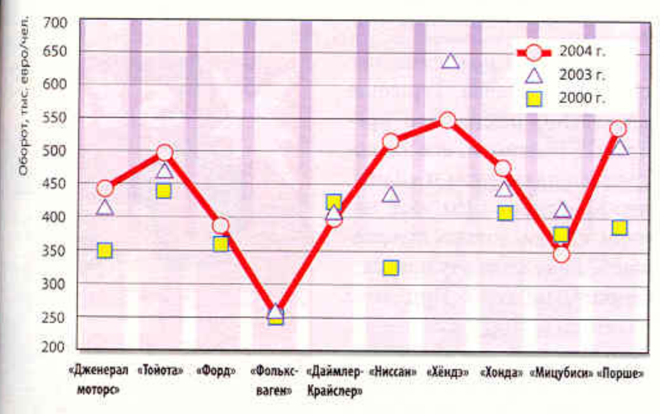
Последствия не замедлили сказаться. И вот уже «Уолл Стрит Джорнэл» сообщает, что «Форд» уволит в Северной Америке не 2700 человек, как планировалось, а все 10 000, то есть почти треть! Во втором квартале автомобильный бизнес принес концерну жирный минус – 907 миллионов



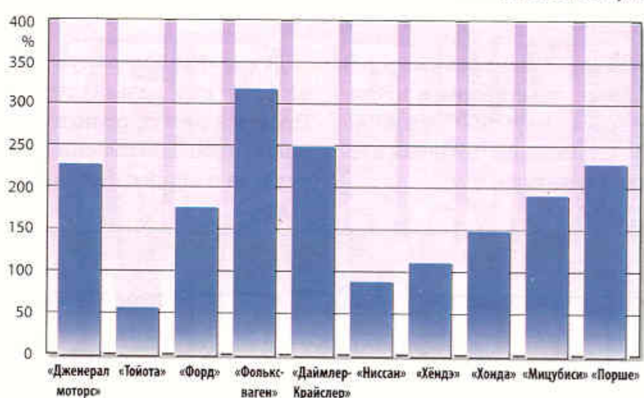
Продажи крупнейших концернов в 2000–2004 годах. Обратите внимание: те, кто пока ближе к «хвосту», прибавили, а американская тройка начинает отставать.



Еще нагляднее можно оценить перспективность автопроизводителей, если посмотреть непосредственно на увеличение/уменьшение ежегодных продаж.



Победу одержит тот, у кого выше производительность труда. Ее, конечно, можно считать по-разному. Например, как оборот, приходящийся на одного работника. Тут впереди всех «Хёндэ» и «Порше»…



А как обстоит дело с качеством? Вот число отозванных в 2004 году в США автомобилей по отношению к проданным за тот же год. Пусть никого не удивляют цифры в сотни процентов – отзывают машины, выпущенные за несколько лет.

долларов. Придется, однако, терпеть: «Джи-Эм» не приостановил действие скидок, а, напротив, объявил о снижении цен с 1 августа на 30 из 76 моделей. В ответ «Форд» продлил «семейную программу» до 6 сентября. Аналогично поступил и «Крайслер». Более того, он спешно переоснащает свои заводы в США, чтобы на каждом можно было выпускать одновременно не одну-две, а три и больше моделей. Тогда меньшие тиражи станут прибыльными.

Подводя предварительные итоги (сражение еще не закончилось), назовем еще несколько любопытных цифр. Итак, июль обошелся трем американским китам в 4,33 млрд. долларов, зато их продажи выросли на 26,5%. Средняя скидка на автомобиль составила у «Джи-Эм» 4135 долларов, у «Форда» – $3776, у «Крайслера» – $3623. Чтобы удержать позиции, в гонку включились европейские автопроизводители (они сбросили по 2382 доллара на авто) и японцы (минус $1236). Последние пока побеждают: продажи «Тойоты» и «Хонды» выросли на 8,1 и 10,3% при том, что доходы оказались заметно большими, чем у американцев.

НАПРАВЛЕНИЕ – КИТАЙ

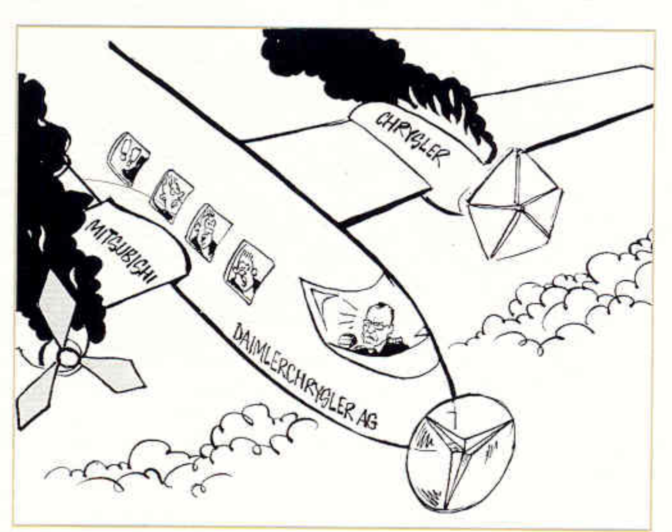
Главный автомобильный генерал напал не только на земляков, но и на немецких соперников. Причем – на китайском театре военных действий (сегодня этот рынок – третий в мире). В первом полугодии «Джи-Эм» впервые продал здесь больше машин (308 722), чем «Фольксваген» (262 198), хотя последний открыл этот рынок на 12 лет раньше.

Идет наступление и в Европе. Особенно успешно у «Опеля», несколько хуже – у СААБа. Смотрите: в первом квартале «Опель» еще приносил убытки, а во втором – впервые за последние пять лет! – обрадовал заокеанских хозяев 37 миллионами прибыли. Да и «молниеносных» машин в первом полугодии на континенте продано 190 тысяч – на 5% больше, чем год назад. Правда, до 2007 года 9000 человек получат расчет – таковы волчьи законы рыночной экономики!

НА ПЕРВЫЙ-ВТОРОЙ РАССЧИТАЙСЬ!

Результатом военных игрищ стало беспрецедентное понижение кредитного рейтинга «Джи-Эм» и «Форда» у рейтингового агентства Standard & Poors (S&P): обоим концернам придется платить за кредиты заметно больший процент. Такого в отношении столь крупных фирм еще не бывало. Эксперты агентства сильно засомневались, что топ-менеджеры автогигантов справятся с клубком проблем из миллиардных платежей в пенсионные фонды, простоя мощностей, падения долей на рынке и все более жесткой конкуренции со стороны японцев.

Один только «Джи-Эм» должен выплатить в этом году 75 млрд. долларов на медицинское обеспечение сотрудников. Да еще на одного рабочего в концерне приходятся два пенсионера! Конечно, обе фирмы поспешили заверить, что все у них тип-топ, никакой угрозы банкротства нет и в помине, и вообще дела идут все лучше. Биржа, однако, отреагировала падением курса акций, включая и акции крупнейших поставщиков «Вистеона» («Форд») и «Делфай» («Джи-Эм»). На всякий случай Рик Вэгонир



Прогнозы в экономике часто не сбываются. В 2002 году концерну «Даймлер-Крайслер» некоторые предрекали падение. На сегодня правый мотор сгорел и отвалился, Юрген Шремпп катапультировал, его место занял Дитер Цетше, сумевший в полете починить левый двигатель.

УПРЯМЫЕ ВЕЩИ

Это, как известно, факты. Но в разрозненном виде они не дают цельной картины. Собирать всемирный «паззл» – удел специалистов, таких, например, как команда профессора Штефана Братцела из Center of Automotive (CoA), обосновавшегося в Бергиш-Гладбахе (Германия). Нам удалось получить разрешение на публикацию отдельных результатов их последнего исследования мирового автопрома, которые для наглядности сведены в диаграммы.

(глава «Дженерал моторс») провел переговоры с президентом «Тойоты» Фуджио Хо о «возможной технологической помощи».

А вот «Крайслер» чувствует себя как нельзя лучше. Продажи растут, появляются новые привлекательные модели, да и вопрос с медицинскими платежами здесь уже решили. Правда, грозное агентство, раздающее кредитные рейтинги, все же погрозило пальчиком и «Даймлер-Крайслеру»: мы, мол, начеку и если только положение «Мерседеса» ухудшится – пеняйте на себя. При этом имелись в виду крупные затраты на отзывы автомобилей (из-за проблем с тормозами SBC) и санацию убыточного «Смарта».

Кто же, однако, победит в схватке гигантов? По итогам полугодия «Форд» и «Джи-Эм» торговали себе в убыток (минус 170 и 1465 (!) евро на автомобиль). Может статься, лавровый венок достанется… японцам. Круто вверх идут дела у «Ниссана» и «Тойоты» (прибыль на один автомобиль 2228 и 1815 евро), на пятки им, в свою очередь, наступает «Хёндэ». Но и корейцам надо почаще оглядываться, чтобы не пропустить набирающего скорость китайского соперника. Обстановка на фронтах меняется быстро. □

млрд. евро
0 1 2 3 4 5 6 7 8
2000 г. 2003 г. 2004 г.
«Дженерал моторс» «Тойота» «Форд» «Фольксваген» «Даймлер-Крайслер» «Ниссан» «Хёндэ» «Хонда» «Мицубиси»

В долгосрочной перспективе отдачу дадут инвестиции в исследования и разработки. По этому показателю соперники первой четверки идут плотно друг за другом. Только американцы сворачивают эти расходы, а японцы, напротив, форсируют. Что-то будет…



Отношение к скидкам у европейцев неоднозначное. На обложке журнала «Штерн» сказано коротко и ясно: «Скидка – дикая охота на клиента».



ЧИТАТЕЛИ НАЧИНАЮТ И ВЫИГРЫВАЮТ!

Норберт Хоббхан

Для начала – немного статистики. Почти 43 000 читателей журнала «За рулем», внимательно прочитав апрельский номер журнала, потратили еще как минимум полтора часа и, приложив определенные усилия, сравнили по семи критериям четыре автомобиля в каждой из шести предложенных условиями конкурса категорий. Таким образом, они распределили 10 836 000 баллов между 24 автомобилями. Согласитесь, такие цифры могут на кого угодно произвести впечатление

Ориентируясь на международный опыт, результаты подобных исследований можно рассматривать в качестве ранних индикаторов дальнейшего развития. Проще говоря, на основании их анализа с высокой степенью достоверности предполагать, как будет развиваться автомобильный рынок России. Информация, полученная после обработки анкет, оказалась очень важной и для журнала «За рулем», и для руководителей отечественных автопроизводств, и для представителей иностранных компаний. Во всяком случае, на торжественную церемонию вручения Гран-при «За рулем»-2005 (материал об этом см. в ЗР, 2005, № 10) прибыли все лидеры российского автопрома и авторынка. Не только для того, чтобы получить из рук главного редактора заветные статуэтки – надо было еще оперативно ознакомиться и с итогами исследования ЗР. В этом номере мы подробно расскажем о результатах, к которым пришли вместе с читателями журнала.

ПОБЕДИТЕЛИ И ПРОИГРАВШИЕ

Даже при первой оценке читательских мнений в глаза бросаются три важных момента.

Российский автомобиль жив! Отечественный автомобиль имеет все шансы остаться на рынке, если производители смогут уловить настроение общества и приблизиться к современным стандартам автомобилестроения. Пример тому – «Лада-Калина». К началу нашего опроса она еще не поступила в продажу, а была знакома читателям ЗР лишь по публикациям в журнале. Тем не менее заняла в своем классе престижное второе место с 28,5% голосов.

Наши поздравления компании «Рено» – «народный автомобиль» приняли в России! Читатели отдали автомобилю «Рено-Логан» 27,13% голосов и присудили ему второе место в компакт-классе. Как и «Калина», к началу нашей акции «Логан» был знаком читателям ЗР в основном заочно, но они проголосовали за бюджетный подход к созданию простой и качественной иномарки. Отметим также, что совместное предприятие «Автофрамос» получило Гран-при «За рулем»-2005 в номинации «Прорыв года» – за организацию в Москве полномасштабного производства этого «мирового автомобиля».

Наши призеры из народного жюри: Александр Колясников, Геннадий Емельянов, Елена Горячева.

Баланс эмоционального и рационального

вседорожники
малый класс
компакт-класс
бизнес-класс
люкс-класс
средний класс

Toyota RAV 4
Все классы
Mercedes-Benz S-Klasse
Toyota Avensis
Ford Focus
Hyundai Getz
BMW 5 series

РАЦИОНАЛЬНЫЕ КРИТЕРИИ
комфорт в длительных поездках, хорош для города, хорош для российских условий, хорошее соотношение цена/качество
RATIONAL CRITERIA

ЭМОЦИОНАЛЬНЫЕ КРИТЕРИИ
дизайн, прогрессивные технологии, модная марка
EMOTIONAL CRITERIA

Все 4 модели в компакт-классе получили вместе 57% баллов в рациональных критериях («Комфорт в длительных поездках», «Хорош для города», «Хорош для российских условий», «Хорошее соотношение цена/качество») и 43% баллов в эмоциональных критериях («Дизайн», «Прогрессивные технологии», «Модная марка»). Победитель в этом классе – «Форд-Фокус» в одиночку собрал 50% баллов в рациональных и столько же в эмоциональных критериях.

41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 % 58

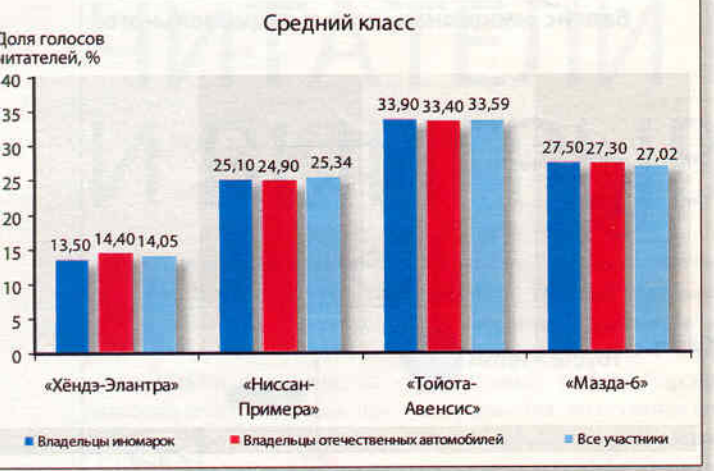
Сердце против разума. Такие рациональные критерии, как «Комфорт в дальних поездках», «Хорош для города», «Приспособленность к российским дорожным условиям» или «Соотношение цена/качество», имеют еще решающее значение при покупке автомобиля. Тем не менее – если ему не удается завоевать сердце автолюбителей (нет так называемой эмоциональной составляющей), то и в России у него едва ли будут шансы на успех.

Распределение голосов между владельцами отечественных и импортных автомобилей

Мы внимательно проанализировали информацию о том, на каких автомобилях ездят участники нашего анкетирования. Как выяснилось, 59% из них владеют автомобилями «Лада». В среднем же в парке России этих автомобилей 49%. Около 40% голосовавших ездят на иномарках (в среднем по России – 20%). Исходя из этого, мы решили показать в сравнении, как проголосовали обладатели ВАЗов и иномарок.













РУССКО-АЗИАТСКАЯ ДУЭЛЬ В МАЛОМ КЛАССЕ

Увы, «народная» «Ока», самый доступный и массовый автомобиль в этом классе в России, получил пугающе низкую оценку. Лишь по критерию «Соотношение цена/качество» она сумела заработать баллы. В результате с 8% голосов стала худшим автомобилем в своем классе. А вот у «Калины» интересные результаты. Ее общее второе место сложилось из хороших оценок в категориях «Пригодна для российских условий» и «Комфорт в дальних поездках», а также второго места по критерию «Дизайн». Но вот по соотношению цена/качество эта машина российских потребителей уже не устраивает. Победитель же в группе «Хёндэ-Гетц» привлекает современным дизайном, выигрывает благодаря «Прогрессивным технологиям» и высокому «Престижу марки».

«ЧИСТО РОССИЙСКИЙ» КОЛЛЕКТИВ СОБРАЛСЯ В КОМПАКТ-КЛАССЕ

Все представленные здесь автомобили собирают в России! «Форд-Фокус» из Ленинградской области уверенно опередил соперников с отрывом в 14% и выиграл во всех сравнениях. Так что он может по праву считаться самым популярным в России автомобилем.

«АЗИАТСКОЕ СОЛО» В СРЕДНЕМ КЛАССЕ

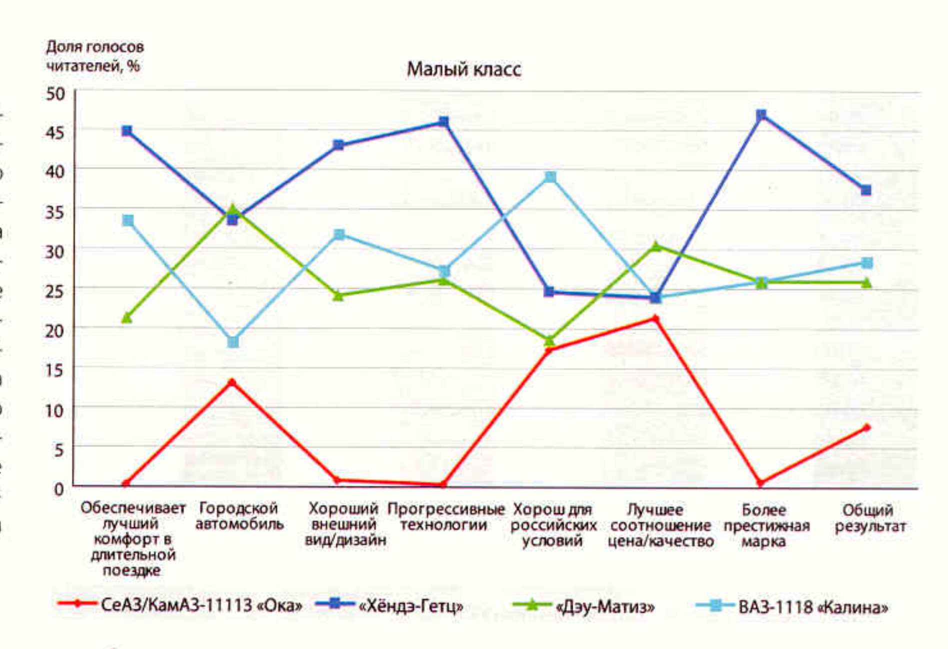
Лидер продаж в этом классе – «Хёндэ-Элантра» в глазах наших читателей проиграл и смог занять лишь четвертое место. В корейском автомобиле их не устроил ни «Комфорт в дальних поездках», ни «Дизайн», ни «Прогрессивные технологии» (видимо, их отсутствие). «Престиж марки» «Хёндэ» в этом классе для российского потребителя оказался уже недостаточно высоким в отличие от малого класса.

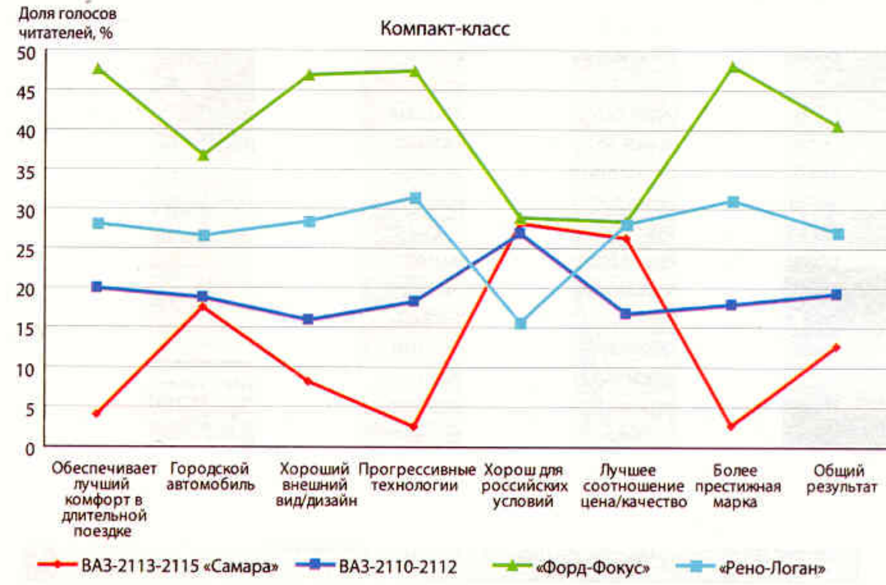
«РУССКИЙ ПРОТИВ ОСТАЛЬНОГО МИРА» В БИЗНЕС-КЛАССЕ

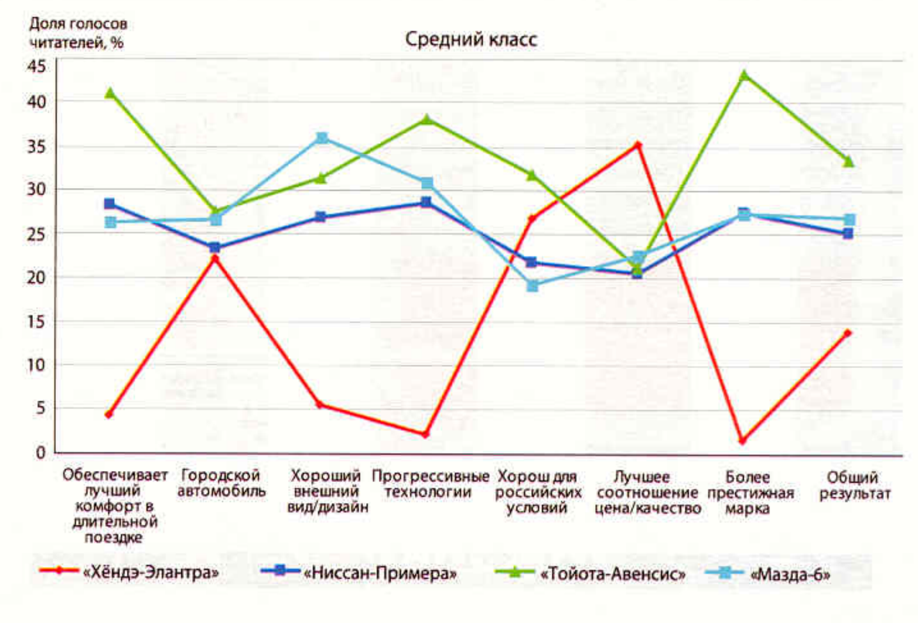
У «Волги», несмотря на солидные размеры и доступную при этом цену, нет будущего в качестве современного автомобиля. Со своими соперниками – БМВ 5-й серии и другими она способна конкурировать лишь в критериях «Приспособленность к российским условиям» и «Соотношение цена/качество». В целом «Волга» собрала лишь 10% баллов и заняла последнее, четвертое место в группе. Марке БМВ читатели отдали пальму первенства прежде всего в критериях «Дизайн», «Прогрессивные технологии» и «Престиж марки».

ТРИ «НЕМЦА» ПРОТИВ ОДНОГО «ЯПОНЦА» В ЛЮКС-КЛАССЕ

Чрезвычайно интересными оказались результаты голосования в этом классе! Читатели «За рулем» отдали 28,09% своих голосов автомобилям «Мерседес-Бенц» S-класса. А буквально через несколь-







ко дней после церемонии вручения Гран-при в Москве с конвейера в Штутгарте сошел последний автомобиль этого поколения. Премьера нового S-класса состоялась на автосалоне во Франкфурте, и он уже поставляется покупателям. От «Лексуса», занявшего четвертое место, победителя отделяют лишь 5,9% – самый малый разброс в ходе всего голосования. Не удивительно – здесь конкуренция наиболее острая.

«ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНЫЙ КВАРТЕТ» В КЛАССЕ ВСЕДОРОЖНИКОВ

Победитель – «Тойота-RAV4» выиграл с минимальным отрывом в 1,17% голосов. Второе место занял «Фольксваген-Туарег». Здесь обратим внимание на то, что победитель стал первым по критерию «Годен для города» (любопытный выбор для вседорожника!), а также на решение членов народного жюри, которые в прямом сравнении между «Тойотой» и «Фольксвагеном» отдали предпочтение автомобилю из Вольфсбурга. Эти и другие чрезвычайно интересные нюансы голосования мы подробнее рассмотрим в следующих номерах.

В целом 45 тысяч читателей ЗР показали себя компетентными и при этом строгими, требовательными членами жюри. Мы сердечно благодарим их и от всей нашей редакции, и от специалистов по исследованиям в области авторынка, которые уже знакомятся с полученными выводами. Трое же из членов народного жюри, как мы уже писали, получили на торжественной церемонии «Гран-при «За рулем»-2005» ключи от трех новеньких иномарок и вовсю наматывают километры по дорогам России. А в будущем году все начнется вновь – уже в марте... □

Страховая компания «Согласие» выступила в качестве генерального партнера Гран-при. На церемонии выступил заместитель генерального директора страховой компании «Согласие» В.В. Новиков, который вручил победителям номинаций сертификат СК «Согласие». Сертификат дает право всем владельцам марок – победителей Гран-при на льготное страхование автокаско, с применением понижающего коэффициента 0,9 к базовым тарифам. Акция продлится с 5 сентября по 31 декабря 2005 года.

Бизнес-класс

Доля голосов читателей, %

Обеспечивает лучший комфорт в длительной поездке | Городской автомобиль | Хороший внешний вид/дизайн | Прогрессивные технологии | Хорош для российских условий | Лучшее соотношение цена/качество | Более престижная марка | Общий результат

ГАЗ-3102-31105 «Ока» | «Тойота-Кэмри» | «Хёндэ-Соната» | БМВ серия 5

Люкс-класс

Доля голосов читателей, %

Обеспечивает лучший комфорт в длительной поездке | Городской автомобиль | Хороший внешний вид/дизайн | Прогрессивные технологии | Хорош для российских условий | Лучшее соотношение цена/качество | Более престижная марка | Общий результат

«Мерседес-Бенц S» | «Ауди-А8» | БМВ серия 7 | «Лексус-LS 430»

Вседорожники

Доля голосов читателей, %

Обеспечивает лучший комфорт в длительной поездке | Городской автомобиль | Хороший внешний вид/дизайн | Прогрессивные технологии | Хорош для российских условий | Лучшее соотношение цена/качество | Более престижная марка | Общий результат

«Шевроле-Нива» | «Тойота-RAV 4» | «Хёндэ-Туссан» | «Фольксваген-Туарег»

Благодарим информационных спонсоров Гран-при «За рулем» – 2005











ТРИ НОВЫХ БРИЛЛИАНТА ОТ «МИЦУБИСИ»



Компания «Мицубиси» переживает трудные времена: падение продаж, убытки, смена руководства. Однако на российском рынке дела идут круто в гору. На этом фоне беседа главного редактора «За рулем» Петра МЕНЬШИХ с президентом «Мицубиси моторс корпорейшн» Осаму МАСУКО (Osamu Masuko) приобрела особый интерес.

– Г-н Масуко, позвольте начать с личного вопроса. На мой взгляд, бывший глава «Мицубиси моторс» г-н Рольф Экродт производил впечатление очень успешного начальника – однако в результате вам придется возвращать акционерам четыре с половиной миллиарда долларов, потраченных за последний год на оздоровление компании. Какими же качествами должен обладать антикризисный управляющий?

– Прошлый год действительно выдался очень трудным для «Мицубиси» – все сложности вызваны именно грубыми ошибками в управлении. Однако с автомобилями все в порядке – их выпущено свыше 1,5 миллиона. А главное, у нас есть технологии, на которые мы можем

опираться! Теперь нужно изменить управленческую культуру. Три ключевых принципа нашей стратегии – это преданность, результативность, скорость, и все они взаимосвязаны. Если человек предан своему делу, то он стремится достичь результата, причем быстро!

– Надо полагать, все эти принципы определяют и кредо президента компании?

– Несомненно. Сейчас в «Мицубиси» складывается очень позитивная атмосфера, позволяющая двигать компанию вперед. Структура динамично меняется – мы привлекаем новых, молодых сотрудников.

– А что бы вы в связи с этим могли посоветовать российским менеджерам – как молодым, так и тем, кто работает с прежних времен на предприятиях нашего автопрома? Большинство этих заводов находится в кризисном состоянии.

– Давать конкретные советы трудно – обстоятельства кризиса могут быть самые разные. Но я убежден: сложность состоит вовсе не в том, чтобы найти источник проблемы. Куда труднее определить верное направление ее решения! Ведь у каждой компании – своя история, свой микроклимат. Порой требуется невероятная решимость, чтобы изменить что-то по существу. Иногда сделать это просто необходимо.

– Я не раз беседовал с г-ном Швейцером, главой «Рено», – мне кажется, его слова о путях выхода из кризиса заслуживают внимания. Одна из трех составляющих успеха «Рено» – широкая гамма продуктов, в том числе «звездный» автомобиль. Тогда это был «Рено-Сценик». А есть что-либо «звездное» у вашей компании – в планах или в проектах?

– Конечно, у нас тоже на первом месте – продукция, а также технологии, которые помогают успешно ее продавать. Выводить на рынок новые модели всегда полезно, для нас это – самое быстрое средство к выздоровлению, которым мы вовсе не собираемся пренебрегать. Так, на заводе в Таиланде мы начали производить пикап «Тритон», а в Японии вот-вот стартуют продажи нового «Аутлендера».

– И все же как насчет «звездного» автомобиля – такого, как «Сценик»?

– В этом году для нас чрезвычайно важен «Аутлендер» – у него новая платформа и новый двигатель. Эту же платформу рассчитываем в будущем использовать для ряда других моделей. Продажи на японском рынке растут, но с появлением «Аутлендера» этот рост станет еще стремительнее.

– Считаете ли вы необходимым поразить автомобилем настолько, чтобы он дал начало какому-то новому классу? Или для компании, преодолевающей кризис, это не главное?

– Мы делаем ставку именно на технологии. Так, уже в январе 2006-го появится маленький автомобиль, созданный на основе решений, примененных в «Аутлендере».

– Вспомню еще два козыря г-на Швейцера: экспансия в Турцию и Бразилию, а также альянс с «Ниссаном». Пойдете ли вы по аналогичному пути? Я очень надеюсь на вашу экспансию в Россию – ведь это, пожалуй, единственный среди оставшихся свободных рынков.

– Да, для «Мицубиси» российский рынок крайне важен – в следующем году Россия будет для нас европейским рынком номер один. Мы благодарны российским партнерам – например, компании «Рольф». «Лансер» был очень хорошо принят покупателями, и мы приложим еще больше усилий, чтобы развить успех этой модели. Ведь это – абсолютно новый концепт, новая платформа, новый двигатель. Мы убеждены в его высокой безопасности. Кроме того, мы выводим на российский рынок новый «Галант». Он уже очень успешен – а производственные мощности рассчитаны на 200 тыс. машин.

– Не исключаю, что вас удивит мой вопрос: возможно ли сотрудничество между «Мицубиси» и АВТОВАЗом?

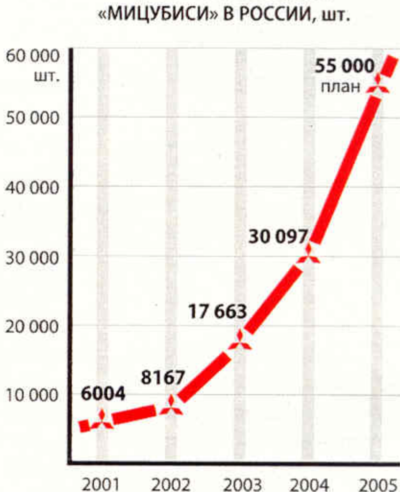
– Я никогда не задумывался об этом. Могу лишь заметить, что такой альянс должен быть выгоден для обеих сторон.

– Теоретически это возможно? Возьмем, к примеру, все тот же

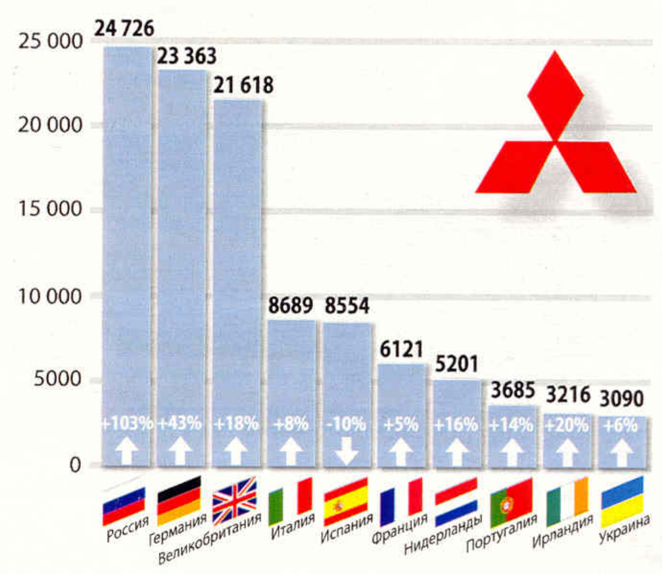
САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ В РОССИИ И ЕВРОПЕ МОДЕЛИ «МИЦУБИСИ» по итогам I полугодия 2005 года, шт.



ПРОДАЖИ АВТОМОБИЛЕЙ «МИЦУБИСИ» В РОССИИ, шт.



ПРОДАЖИ АВТОМОБИЛЕЙ «МИЦУБИСИ» В ЕВРОПЕ по итогам I полугодия 2005 года в сравнении с тем же периодом 2004-го, шт.





Осаму Масуко (Osamu Masuko),
президент и главный управляющий директор, председатель комитета по деловой этике «Мицубиси моторс»

Родился в 1949 г. в Японии. В 1972-м окончил Васэдский университет, факультет политологии и экономики. Спустя месяц после окончания вуза начал свою карьеру в «Мицубиси». Работал управляющим в индонезийском и корейском филиалах. В 2004 г. возглавил отделение по внешним операциям компании. В январе текущего года стал председателем комитета по деловой этике, созданного в рамках антикризисной программы компании, а также назначен президентом и главным управляющим директором «Мицубиси моторс».

альянс «Рено» и «Ниссан» – он был очень неожиданным. Мы помним, обе компании тогда были в неважном состоянии.

– В области альянсов технологий у «Мицубиси» может быть еще немало сюрпризов. Мы хотим развивать бизнес в России и будем рассматривать любые возможности для сотрудничества.

– Продолжу тему альянсов. Вы сотрудничали с «Даймлер-Крайслер» и «Хёндэ» в производстве двигателей. В каком состоянии этот проект? Г-н Ким Донг Джин, исполнительный директор «Хёндэ», рассказывал мне, что корейцы считают этот двигатель своим… Не шокирует ли вас такого рода кооперация?

– Этот проект в равной степени финансировался тремя компаниями. За основу действительно был взят мотор «Хёндэ», но «Мицубиси» и «Даймлер-Крайслер» применили свои технологии, чтобы конечный продукт появился на свет. Этот мотор на 70% одинаков для всех трех производителей – остальные 30% компании используют по собственному усмотрению. Так что пусть клиенты решают, чей мотор лучше.

– Позвольте еще один вопрос. Он касается завода «Недкар» «Мицубиси моторс» в Голландии. Много разговоров о том, что «Мерседес» недоволен продажами «Смарта» и его производство на «Недкаре» может быть прекращено. Допускаете ли вы столь пессимистический вариант развития событий?

– Я не могу говорить от имени «Даймлер-Крайслер», но, по нашему мнению, появление «Смарта» стало знаменательным событием на мировом рынке. Именно поэтому полагаю, что его производство остановлено не будет.

– «Кольт», «Лансер», «Аутлендер» – все эти машины интересны российскому покупателю. Наверное, стоит активнее расширять гамму автомобилей, предлагаемых в России? Мы ждем американский «Галант» и новый «Мицубиси-Паджеро Спорт».

– Компания стремится как можно скорее представлять наши новинки, но сначала их нужно адаптировать.

– Известно, что китайцы хотят закупать сотнями тысяч гибридные моторы. Насколько это интересно для вас?

– В настоящий момент мы разрабатываем электрический автомобиль на батареях – при необходимости он сможет стать гибридным. В скором времени пробный образец выйдет на испытания в Японии: их цель – выяснить, насколько целесообразна эта технология.

– Символику фирменной эмблемы «Мицубиси» принято связывать с некой триадой – будь то три фамильных герба, три бриллианта или основополагающие принципы. Думаю, провозглашенные вами тезисы – преданность, результативность и скорость – не менее символичны. Спасибо!

В беседе участвовали генеральный менеджер «Мицубиси» в России Дмитрий Роткин и Владимир Соловьев («За рулем»).



Чужеземец, пришелец, внеземной – как только не переводят название «Аутлендер». Японский вариант теперь выглядит вот так – каким-то станет европейский?

«ВОСТОЧНЫЙ ДЕТРОЙТ»

Игорь Моржаретто

Даже если очень-очень тщательно обследовать щегольское купе «Ауди-ТТ», нигде не найти упоминания о том, что машина собрана на самом деле не в Германии (как считает абсолютное число покупателей), а в Венгрии, в городе Дьере. Там, кстати, и только там выпускают эти модные спортивные автомобили, а кроме того – еще по миллиону в год двигателей для разных «ауди». И под капотом самого дорогого серийного вседорожника «Порше-Кайенна Турбо S» тоже значится, что сделан он в Германии. Это правда, но лишь наполовину, ведь на заводе в Лейпциге его собрали из крупных узлов: готовый кузов в сборе, двигатель, шасси… Которые в большинстве своем были сделаны на заводе «Фольксваген» в словацком городе Колине. Где, между прочим, выпускают еще и вседорожники «Туарег», и малолитражки «Поло». А покупатели во всей Европе (да и мире тоже) не привередничают при покупке, интересуясь: «А где был собран автомобиль? Где-где? Покажите на карте! Нет, что вы, не возьму…» Берут, не жалуются!

ВЕЛИКОЕ ПЕРЕСЕЛЕНИЕ НА ВОСТОК

Говорят, все началось с чистой случайности. Когда в конце 80-х пал «железный занавес» между Западной Европой и странами бывшего соцлагеря, первыми в Восточную Европу поехали не бизнесмены и политики, а молодые люди – посмотреть, как там живут, чем дышат. В старинном венгерском городе Эстергоме в это время образовалась студенческая музыкальная тусовка – молодые люди жили в палаточном лагере, пели песни на разных языках… Среди них был неприметный юноша из Японии, который задержался в городке на несколько недель. И так он его покорил, что по возвращении на родину он уговорил своего дядюшку, главу японской корпорации «Сузуки», построить в Венгрии автозавод! Это случилось в 1989 году…

Так это было или иначе, но вслед за первым сборочным предприятием автозаводы в странах Восточной Европы начали расти как грибы. Спустя 15 лет почти все крупные производители обзавелись здесь хотя бы одним заводом. Более того: теперь некоторые даже возвели Восточную Европу в ранг «нового Детройта». Ведь сегодня она – один из самых быстрорастущих центров производства автомобилей в мире (по темпам роста он уступает только Китаю). За последние 10 лет инвесторы в Чехии, Словакии, Венгрии, Польше и Румынии вложи-





В словацком городе Жилина уже построены (и работают) учебный центр компании КИА (слева) и административное здание, а первый автомобиль сойдет с конвейера через год.

ли в автосборку и производство комплектующих около 24 млрд. долл.!

Но если на первых порах, в самом начале 90-х, западные (и восточные) производители открывали в Польше и Венгрии небольшие сборочные заводы, чтобы завоевать местные растущие рынки, то теперь цель поменялась. Нет, местные рынки попрежнему растут, объемы продаж автомобилей увеличиваются из года в год, но основная цель создания «восточного Детройта» давно иная. Это – рынок Западной Европы, где ежегодно покупают 14,5 млн. новых автомобилей (против 1 млн. в Центральной и Восточной Европе). И, поднатужившись, уже в следующем году «восточные» автосборочные предприятия выпустят 2,3 млн. машин, а к 2010 году объем выпуска должен вырасти до 3,8 млн. штук.

«Сердце» новоявленного «Детройта», без сомнения, бьется где-то между Чехией и Словакией (уже в 2007 году здесь соберут почти 2 млн. автомобилей!). Эти две республики как бы устроили соревнование – кто сумеет привлечь к себе больше автоинвестиций? Поначалу лидировала Чехия, которая и в бывшей ЧССР не без основания считалась индустриальной. Однако «аграрная» Словакия вскоре тоже сумела предложить инвесторам привлекательные условия, взялась за строительство современных дорог. Результат – в 2007 году эта маленькая страна выйдет на первое место в мире по выпуску автомобилей на душу населения (по одной машине на каждые шесть жителей!). Недавно словаки «обставили» западно-европейские заводы «Фольксваген», добившись права выпускать у себя новый вседорожник «Ауди-Q7». В будущем году французский концерн PSA намерен запустить в словацком городке Тырнава завод стоимостью 1,3 млрд. долл. Занятые на нем 3000 человек будут собирать 300 000 малолитражек в год. КИА инвестировал 1,3 млрд. долл. в такое же по размерам предприятие в словацком городе Жилина. Этот завод заработает в 2006 году, рассчитан на выпуск автомобилей класса С и вседорожников, а работу на нем найдут еще 3000 человек; в свою очередь, 5000 мест предоставят поставщики комплектующих. Но и это не все: как недавно сообщили СМИ, корпорация «Хёндэ» рассматривает возможность строительства второго своего завода в Европе – европейский рынок. По некоторым сведениям, корейцы проявляют особый интерес к Чехии…

ГЕРР ПАНУ НЕ ТОВАРИЩ

Понятно, что всех серьезных мировых игроков на автомобильных рынках привлекают в Восточную Европу не только разумное инвестиционное законодательство и политическая устойчивость этих стран. Главное – наличие высококвалифицированной, но при этом не слишком дорогой и пока сговорчивой рабочей силы. По мнению руководства корпораций, слишком уж много прав и свобод завоевали в социальной борьбе их товарищи на Западе! Рабочий отрасли в этой части континента зарабатывает за час в среднем 29 долл. (один из самых высоких в мире показателей). На заводах «Фольксваген» он еще выше – почти 50 долл. в час (при 28-часовой рабочей неделе!). Любое изменение рабочего графика (типа сверхурочной работы, но за дополнительную плату) администрация обязана согласовывать с профсоюзами, и они крайне неохотно дают на то свое разрешение. А в Словакии рабочий той же квалификации получает… 6 долл. в час, работает 40 часов в неделю и с удовольствием выйдет на конвейер и в субботу, причем профсоюз возражать особенно не будет! В целом же в Восточной Европе стоимость рабочей силы в автопроме колеблется от 3 до 6 долл. в час. Нужны еще доводы?

Словом, для всех концернов перемещение производства в страны Восточной Европы – единственный шанс за счет резкого снижения издержек сохранить за собой рынок Европы Западной, особенно в преддверии «китайского нашествия». Иначе, по мнению многих аналитиков, европейские концерны могут постепенно превратиться в производителей эксклюзивных автомобилей для немногих избранных, а также концепт-каров – для заводов из Поднебесной.

P. S. Понятно, что низкие издержки Восточной Европы – это не навсегда. Зарплата там растет довольно быстро, и разрыв между Европой Восточной и Западной лет через 10 будет небольшим (к примеру, расходы на оплату труда в Чехии увеличиваются на 10% ежегодно). Поэтому крупные компании уже присматриваются к Украине, Белоруссии и России. Здесь человекочас пока стоит 1–2 долл. Самые предусмотрительные уже строят там свои заводы и при этом закладывают явно избыточные запасы мощности. Спрашивается, зачем в России завод по выпуску 75 тысяч автомобилей бизнес-класса «Тойота-Кэмри» в год? А затем, что как раз под Питером находится пресловутое окно в Европу… □



...ПО ОСЕНИ СЧИТАЮТ

Максим Приходько

Четыре года назад в Тольятти был заложен завод нового совместного предприятия «Джи-Эм–АВТОВАЗ». Год спустя с его конвейера сошел первый «совместный» вседорожник «Шевроле-Нива», полностью разработанный в России, но с фирменным крестом на решетке радиатора. Под капотом он нес табличку: «Изготовлено в России по лицензии АО «АВТОВАЗ».

Прошло три года, выпущено больше 100 тыс. автомобилей двух моделей, у СП появился новый директор... Какие еще новости? Пока головной офис «Джи-Эм» отзывает в США пикапы и вседорожники, а на юридическом фронте сражается с миллионером Керкоряном, претендующим на большой пакет акций концерна, его российская «дочка» решает свои проблемы.

Еще зимой гендиректор предприятия Ричард Свандо заявил о том, что затраты на проект полностью окупились и компания начала получать чистую прибыль. В то же время в середине года было принято решение снизить план выпуска с 75 до 55 тыс. автомобилей – в связи с «возросшей конкуренцией на рынке». Конкуренция, конечно, возросла, кто будет спорить, но на ее фоне возросла и цена «Шевроле-Нивы» из Тольятти. Если в 2004 году самая популярная модель этого вседорожника комплектации L стоила 285 тыс. руб., а 1 января этого года – 310 тыс., то с 15 сентября – уже 313 тысяч. И это при том, что фактически всю весну и лето в рамках акции «Весенняя капель» цена на вседорожник была снижена на 10 тыс. рублей и за «базу» просили 300 тысяч без одного рубля!

Кроме претензий по ценам, у покупателей накопились вопросы по качеству комплектующих для «Нивы». Нельзя сказать, что на СП не знают об этом. В самое ближайшее время «Нива» получит измененный салон и новые цвета кузова. Изменятся также характеристики блока управления двигателем. На СП считают, что новый блок поможет сэкономить на горючем, а это с учетом нынешних цен на бензин весьма актуально. Что касается качества отдельных узлов вседорожника, то г-н Свандо четко дал понять: массовой замены проблемных (читай: вазовских) узлов и деталей на аналогичные импортные не будет – такова политика СП. Желание довести до ума то, что есть, похвально, вот только бы не растерять клиентов по дороге...



Отметим еще, что руководство предприятия намерено вывести гарантийное обслуживание своих машин на совершенно новый уровень. И вообще, пора прекратить споры о том, что же это за продукт «Шевроле-Нива» – российская машина или «иномарка», считает Ричард Свандо. Он уверен: этот проект уникальный, не имеющий аналогов в мире, и тактично вспоминает про изначально хорошую российскую идею, воплощаемую ныне (насколько это возможно) по американским стандартам качества. Для тех же, кто ждал (или еще ждет) давным-давно обещанную «Ниву» с двигателем «Опель», гендиректор по-прежнему ничего обнадеживающего не говорит. Мол, автомобиль такой готов, но решение о начале его производства принимает не он, а совет директоров СП «Джи-Эм–АВТОВАЗ». И все, никаких комментариев. Можно только гадать, почему в который раз отложен проект FAM-1, но на поверхности лишь один ответ: в такой комплектации автомобиль оказался неподъемно дорогим не только для российского рынка, но и для заграницы. Пока же – вот и хорошая новость! – рынки стран СНГ охотно берут «Ниву» и с вазовским двигателем. В прошлом году там продали свыше 4 тысяч вседорожников из Тольятти, планы на этот – в два раза больше. Вообще к середине года у «Джи-Эм–АВТОВАЗ» насчитывалось 105 дилеров в 66 городах России и 10 дилеров в семи странах СНГ (Казахстане, Украине, Белоруссии, Азербайджане, Армении, Узбекистане и Киргизии; на очереди – Таджикистан и Молдавия).

Другая модель, «Шевроле-Вива» (кто не помнит – «Опель-Астра» прошлого поколения) удачно стартовала год назад и... тут же забуксовала. Нет, с качеством все нормально, благо собирают автомобиль в основном из импортных комплектующих, но появился он у дилеров с опозданием на полгода, а цена за это время подросла на 10–12% от объявленной! Словом, и тут планы по выпуску пришлось пересматривать в сторону сокращения – с 7,5 тысячи до трех. Правда, по заказу дилеров подготовили спортивную версию «Вивы», сейчас идут маркетинговые исследования и решается вопрос о серийном производстве.

Улучшить ситуацию с продажами «Вивы» можно, скорее всего, опираясь на постановление правительства о режиме промышленной сборки и таможенных пошлинах на комплектующие. На СП сейчас как раз и рассматривают такую возможность, чтобы снизить цену на «Виву». Какой путь выберут на СП, чтобы не только удержаться, но и упрочить свои позиции на рынке российском, покажет время. □



Кальциевые начинают ...

"Со старым аккумулятором - это не жизнь", - сколько лет уже прошло с тех пор, как эта крылатая фраза прозвучала в популярном кинофильме "Берегись автомобиля", а проблема до сих пор остается весьма актуальной. Причем, к огромному сожалению, многие аккумуляторы становятся старыми очень быстро. Этому способствуют и наши условия эксплуатации, особенно зимой. Ведь генератору на автомобиле одновременно приходится питать отопитель, электрообогрев заднего стекла, ближний свет фар, стеклоочиститель, магнитолу... Поэтому и так уже основательно "уставшему" от холодного пуска аккумулятору достается совсем мало электроэнергии. Ну, разве можно такое выдержать? Можно, если на вашей машине стоит аккумулятор "АКОМ".



Лучший поставщик ОАО "АВТОВАЗ"

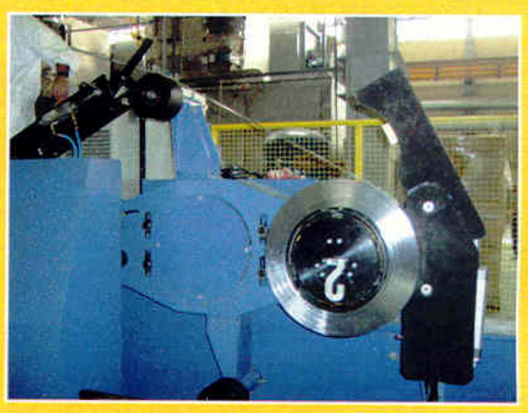


Победитель конкурса "Перспектива" Мотор-Шоу 2005



Лауреат конкурса "100 лучших товаров России"





Что же это за волшебный аккумулятор? Для ответа на этот вопрос давайте обратимся к законам физики и химии. Ведь именно они и помогли аккумуляторной компании "АКОМ" основательно подготовиться к новому сезону и представить российским автовладельцам свои новые достижения. Надо сказать, что аккумулятор, в принципе, очень консервативное изделие, и самой большой инновацией за последние десятилетия стало использование кальциевых пластин. В настоящее время это самый эффективный способ заметно повысить потребительские качества стартерных батарей, поэтому за рубежом большое распространение получили именно аккумуляторы, выполненные по технологии "кальций-кальций".

Многолетний опыт эксплуатации кальциевых аккумуляторных батарей доказал, что этот химический элемент рождает превосходный союз со свинцом, который оставляет далеко позади привычную пару свинец-сурьма. Главное неоспоримое преимущество таких батарей в том, что замена сурьмы на кальций исключает потерю электролита и делает батарею необслуживаемой, а также увеличивает ресурс пластин. Минувшее лето компания посвятила введению в эксплуатацию оборудования для производства пластин из кальциевых сплавов и научным исследованиям, позволяющим усовершенствовать данную технологию.

На сегодняшний день на заводе "АКОМ" установлено и отлажено оборудование, которого до сих пор не было ни у одного из российских аккумуляторных производств. Пластины, производимые по данной технологии, поставлялись исключительно из-за рубежа. Стоит отметить, что кальциевую решетку можно получать методом литья и методом растягивания, причем **второй способ является более перспективным, позволяет достигать лучших технических характеристик батареи и единственный обеспечивает все необходимые требования по экологии**. Комплекс оборудования именно такого класса имеет сейчас "АКОМ".

Прежде всего, он включает высокопроизводительную установку для прокатки свинцовой ленты из непрерывного бруска. Решетка пластины, полученная таким способом, **имеет однородную и плотную структуру, что положительно влияет на свойства батареи**. Электрод (или решетка) из прокатанной ленты многократно превышает по коррозионной стойкости литой электрод. Линия напоминает огромный ткацкий станок. Лента наматывается на шпули, которые передаются на следующий этап: перфорирования и растягивания.

В процессе растягивания получается решетка, которая, благодаря своей геометрии (одинаковая форма и размер ячеек, равномерная толщина) способна лучше удерживать активную массу. Стоит отметить, что компания "АКОМ" впервые в практике отечественных и даже большинства зарубежных аккумуляторных производств внедрила так называемую "тянутую кальциевую технологию" в производство как отрицательных, так и положительных пластин, что усиливает все преимущества батарей, изготовленных по технологии "кальций-кальций".

Следующий этап - нанесение на ленту активной массы, так называемое "пастирование". Он также максимально автоматизирован. Слой пасты наносится на ленту с обеих сторон и армируется бумагой, **что блокирует осыпание пасты и увеличивает ресурс батареи**. После этого лента разрезается на пластины. На заключительной стадии пластины автоматически формируются в стопки, укладываются на поддоны и подаются в специальные камеры. Там в течение суток при строгом контроле температуры и влажности происходит "кюринг" или, проще говоря, "процесс дозревания" (таких камер дозревания еще нет ни у одного российского производителя). Под воздействием определенного температурного режима и уровня влажности меняется химическое состояние свинца в составе активной массы, что является гарантией полной зарядки аккумулятора. Процессом на всех этапах управляет компьютер, человеку отводится только роль оператора.

Пуск нового комплекса на заводе "АКОМ" имеет огромное значение. **Теперь и в России имеется высокотехнологичное производство аккумуляторных батарей полного цикла, дающее возможность автовладельцам приобретать высококачественный отечественный продукт по приемлемой цене**. Внедренная на заводе "АКОМ" технология открывает широкие возможности для совершенствования свойств и эксплуатационных характеристик аккумуляторных батарей, **что определяет новые тенденции в данной отрасли**. Покупатель и на вторичном, и на первичном рынке уже хорошо понял это. Сегодня аккумуляторы "АКОМ" широко востребованы как автопроизводителями, так и автовладельцами. Продолжается расширение дилерской сети компании, а также работа с ОАО "АВТОВАЗ" и ЗАО "Джи-Эм-АВТОВАЗ". **Уже с августа нынешнего года продукция "АКОМ" составляет более 85 % от общей потребности Волжского автогиганта в аккумуляторах**. Как отметил директор по качеству ОАО "АВТОВАЗ" Александр Васильчук: "Завод "АКОМ" очень энергично завоевал рынок. Этот поставщик - один из немногих, кто сумел сразу заслужить наше доверие и доверие потребителей".

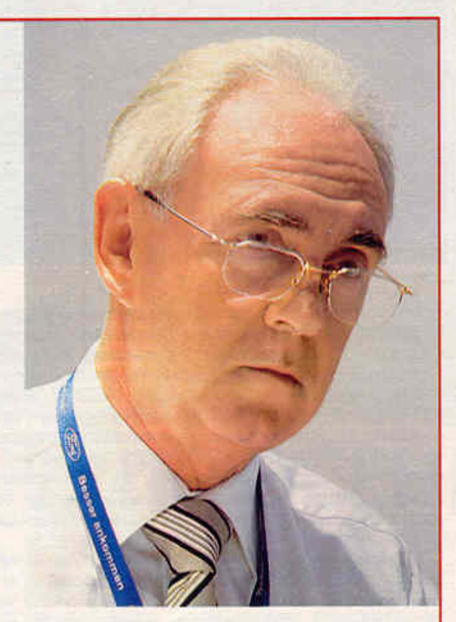
www.akom.su

АККУМУЛЯТОРНАЯ КОМПАНИЯ "АКОМ"
Россия, 445359, Самарская область,
Жигулевск, проезд Отважный, 22
тел./факс: (8482) 31-64-00, 31-64-02
www. akom.su

... и выигрывают!

МЫ РАДЫ ПРИХОДУ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ В РОССИЮ

Новый президент «Форд Европа» Джон ФЛЕМИНГ вступил в должность 1 октября с. г. С назначением и успехами «Форда» в России его поздравил главный редактор «За рулем» Петр МЕНЬШИХ.



Джон Флеминг (John Fleming), вице-президент «Форд мотор компани», президент и главный исполнительный директор «Форд Европа», член совета директоров «Форд Верке АГ» (Ford Werke AG)

Родился в 1951 г. в Ливерпуле (Англия), женат, имеет троих детей. Награжден почетной степенью Ливерпульского университета Джона Мурса и дипломом по организации производства Лондонского Северо-Восточного политехнического института. Поступил на работу в компанию «Форд» в 1967 году на заводе «Хейлвуд» в Мерсисайде. В 1984 г. назначен менеджером по производству заводского цеха окраски, а с 1991 г. генеральный менеджер по производству.

С 1995-го – менеджер по эксплуатации заводов легковых автомобилей. Занимал должность исполнительного директора подразделения штамповки «Форда» в США, отвечал за организацию этого направления. С апреля 2001-го – вице-президент по производству «Форд Европа». С октября 2005-го – президент «Форд Европа».

– Мистер Флеминг! Вопрос, который вызывает у нас особый интерес, связан с локализацией производства комплектующих для российских «фордов». Пока отечественных деталей на всеволожских машинах явно мало. Есть ли у вас какие-то революционные для такой ситуации предложения?

– Ну что ж, на данный момент локализация исчисляется примерно 30 процентами, а к апрелю будущего года она должна вырасти до 40 процентов. Мы привлекаем все больше иностранных поставщиков, чтобы и они создавали свои производства в России. Продолжаем работать и с российскими предприятиями, побуждая их поставлять нам более сложную номенклатуру изделий, нежели сейчас. С этих позиций мы очень рады и приходу других автопроизводителей из-за рубежа – надеемся, вместе удастся изменить положение дел с изготовлением комплектующих в ваших регионах.

– Слышал, будто вы хотите совместно с «Фольксвагеном» производить коробку передач DSG и продвигать ее в компании «Форд»...

– Сожалею, но я об этом ничего не знаю. Если говорить о трансмиссии, то у нас есть партнер – компания «Джей-Си». Она пускает завод в Словакии и, возможно, будет предлагать свои изделия другим производителям.

– Жаль, что вы не располагаете информацией о DSG. Это была бы такая приятная новость... Нам известно, что «Фольксваген» готов заявить о старте очень крупного проекта – ежегодном производстве в России 200 тысяч автомобилей и комплектующих. Сегодня в числе лидеров по продажам своих автомобилей в России находится и «Форд». Любопытно, как лидеры реагируют на подобные намерения конкурентов.

– Мы стремимся сохранить свои главенствующие позиции, однако наращивать производство будем только до тех пор, пока это позволит нам оставаться доходным предприятием.

– Хотел бы вернуться к вопросу о качественных комплектующих. В настоящее время база для их производства в России, по сути, еще не создана. Возможно ли здесь, скажем, взаимодействие «Форда» с «Фольксвагеном» или «Тойотой»?

– Могу только повторить: до последнего момента наша стратегия здесь была определенной. Мы работали с традиционными европейскими поставщиками и убеждали их организовать производство в России. Именно на этом основана идея развития инфраструктуры для производства российских компонентов.

– В апреле правительство России выпустило постановление, а по сути программу беспошлинного ввоза комплектующих из-за границы для «начинающих» сборочных производств с годовым объемом, превышающим 25 тыс. шт. Сразу же резко активизировались китайцы и корейцы – как производители, так и продавцы. У них появилась возможность три-четыре года беспошлинно ввозить сюда свои комплекты. В то же время мы только что затронули тему локализации производства. Какова ваша точка зрения на эти процессы: выгодно ли «Форду» такое постановление? И может ли это положительно повлиять на развитие местных производств?

– Пока мы работаем на основе прежних договоренностей, которые действительны до 2009 года. «Форд» подписал соответствующее соглашение с правительством РФ. Тем не менее мы рассматриваем обе бизнес-модели. Этот закон сохраняет для нас в среднем 3–4 процента пошлин. Сейчас стремимся понять, какая модель для «Форда» более приемлема. Полагаю, в течение года примем по этому поводу решение.

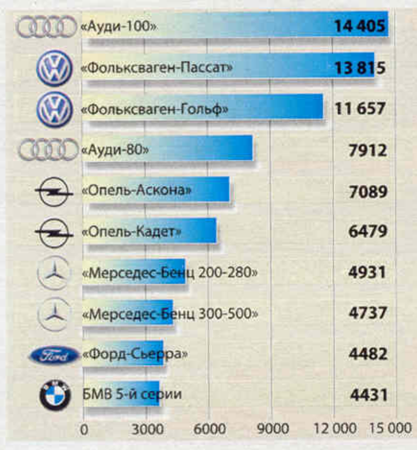
– Но все-таки: может ли эта директива правительства способствовать развитию местного производства компонентов?

– Думаю, когда я в следующий раз приеду в Россию, то смогу говорить об этом более конкретно. Нынешнее положение вещей позволяет выбирать. Появляется возможность для прихода в Россию иностранных поставщиков, при этом у них возникает перспектива начального экспорта.

АРИФМЕТИКА С ГЕОГРАФИЕЙ

Игорь Моржаретто

Продолжаем цикл статистических обзоров, представляющих автопарк российских регионов. В предыдущих номерах (ЗР, 2005, № 7–10) мы рассказали о Москве, Санкт-Петербурге и Ленинградской области, Екатеринбурге и Свердловской области, Ростовской области и Приморском крае. Сегодня представляем парки еще двух регионов – Калининградской и Новосибирской областей. Первая из них, по уверениям местных краеведов, находится как раз посредине Европы; вторая, согласно официальным измерениям, – центр Евразии. Немудрено, что в Новосибирской области смешались и западные, и восточные тенденции. А вот Калининградская область – совсем уже Европа. Или все-таки почти – с поправкой на российские реалии…



Самые популярные иномарки в Калининградской области.

ФОРПОСТ В ЕВРОПЕ

После распада СССР самая маленькая из российских областей оказалась оторванной от остальной страны. Со всех сторон ее окружают государства – члены НАТО и ЕС: из Калининграда доехать на автомобиле до Варшавы и Берлина куда ближе (и проще!), чем до Москвы. Близость к Европе и оторванность от «материка» сказались на структуре автопарка. На 1 января 2005 года в области с населением 995 тыс. человек на учете состояло 222 239 легковых автомобилей. Обеспеченность ими – одна из самых высоких в стране: 224 машины на 1000 жителей (в среднем по РФ – 170). Можно рассчитать еще один, необычный показатель – количество автомобилей на квадратный километр площади: в Калининградской области он самый высокий в стране – 14,7. Для сравнения – в Новосибирской области, о которой речь впереди, на 1 км^2 – всего 2,4 автомобиля…

Итак, имеем автопарк, по количеству сравнимый с парком небольшого европейского государства. А по составу? Отечественные машины в анклаве, естественно, в меньшинстве: всего 18%. Причем весь этот сегмент молодым не назовешь: 91,3% «россиянок» старше 7 лет. Поскольку в 90-е годы и в начале нынешнего века ввоз в область автомобилей российских марок был крайне незначительным, можно смело предположить, что большая их часть еще советского производства.

Но в этом регионе давно правят бал иномарки. Более того, на протяжении 90-х годов Калининградская область была их основным поставщиком для всей страны, этаким «мостиком» в Европу. Много ли россиян знают автомобильный код, скажем, Курганской области? А вот то, что калининградские номера – «тридцать девятые», помнят очень многие, от Смоленска до самой Сибири.

Сейчас иномарок в области 81,7% – внушительная цифра. Впереди только Приморский край и Сахалинская область. Но если в Дальневосточном регионе преобладают подержанные «праворукие» «японки», то в парке Калининградской области – подержанные же «немцы»: «фольксвагены», «опели», «ауди», «мерседесы»… Общероссийский лидер среди иномарок – японская «Тойота» в бывшей Восточной Пруссии довольствуется скромным 15-м местом в общем зачете, пропустив вперед даже вечных конкурентов – «Мазду», «Ниссан» и «Мицубиси». В рейтинге популярности иностранных моделей у «немцев» тоже абсолютный перевес; «японки» появляются лишь на 14-м месте («Мазда-626») и 23-м («Мицубиси-Галант»). Не слишком жалуют здесь наших восточных соседей… Да и «кореянок», что в последние годы лидируют в России по продажам, здесь тоже не очень привечают – «Хёндэ» и КИА занимают 25-е и 26-е место (при том, что автомобили КИА собирают именно в Калининграде), а у «Дэу» и вовсе 48-е место!

Все это объясняется очень просто. Калининградская область хоть и находится географически в Европе, но ее жители по уровню доходов отстают даже от многих российских регионов – потому и довольствуются сильно подержанными авто из Германии, Литвы и Польши. Благо, если они предназначены только для «внутреннего употребления», таможенные пошлины платить не надо. Как результат, 96,2% иномарок в области – старше 7 лет. Покупают, что подешевле…

Что касается новых автомобилей, за прошлый год их здесь прибавилось – 934. Удивительно, но лидирует АВТОВАЗ, который продал за год 337 машин. Видимо, автогигант сумел-таки наладить работу, потянулись к его дилерам калининградцы… Новые УАЗы в ко-

ПАРК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ (по маркам) на 01.01. 05

Марка	Кол-во, шт.	Марка	Кол-во, шт.	Марка	Кол-во, шт.
ВАЗ	182 038	КИА	227	GMC	11
«Москвич»	53 101	ФИАТ	197	«Тальбо»	10
«Тойота»	51 910	«Пежо»	191	«Олдсмобил»	9
ГАЗ	40 452	РАФ	178	«Плимут»	8
ЗАЗ	27 188	«Ленд-Ровер»	143	«Игл»	7
УАЗ	23 788	«Шкода»	124	«Лянча»	7
«Ниссан»	10 365	«Шевроле»	114	«Акура»	6
ИЖ	9638	«Ныса»	72	«Донинвест»	6
«Хонда»	5809	«Крайслер»	65	«Трабант»	6
«Мицубиси»	4845	«Саньён»	63	«Остин-Ровер»	5
ЛуАЗ	3170	«Рейндж-Ровер»	47	«Порше»	5
«Мазда»	2678	СААБ	41	«Баркас»	4
«Мерседес»	2358	АРО	38	«Юлон»	4
«Форд»	2314	«Линкольн»	35	«Вартбург»	3
«Сузуки»	1787	«Додж»	34	«Гео»	3
«Ауди»	1641	«Ситроен»	30	«Вандерер»	2
БМВ	1536	«Понтиак»	29	«Дачия»	2
«Опель»	1355	«Кадиллак»	26	«Инфинити»	2
«Фольксваген»	1250	«Авиа»	25	«Мини»	2
«Субару»	1153	«Альфа-Ромео»	23	«Сингуанг»	2
«Дэу»	667	«Меркьюри»	22	«Хаммер»	2
«Вольво»	608	СЕАТ	22	«Азия»	1
«Лексус»	361	«Ровер»	18	«Бедфорд»	1
«Хёндэ»	361	«Бьюик»	16	«Воксхолл»	1
«Рено»	288	«Ягуар»	15	«Застава»	1
«Джип»	281	«Виллис»	14	«Сатурн»	1
«Дайхатсу»	271	«Тянцинь»	13		
ИТОГО					433 796

личестве 59 штук и «волги» (58) приобрели, не иначе, местные органы власти. Среди «иностранцев» лидируют «Тойота» (168 машин) и «Хёндэ» (88). Далее в списке «Шкода» (53), КИА (42), БМВ (31) и «Фольксваген» (30)… А вот число поклонников новых автомобилей марки ИЖ и «Порше» в Калининградской области сравнялось. В 2004-м в местном парке появилось три новых «оды» и столько же – «порше»…

В СЕРЕДИНЕ КОНТИНЕНТА

Новосибирская область хоть и расположена далеко от Европы, но по темпам роста парка опережает Калининградскую. Пусть машин здесь меньше на 1000 человек населения (158), но парк развивается быстрее – и в количественном, и в качественном смысле.

На 1 января 2005 года на учете состояло 433 796 легковых автомобилей. Не так уж много, принимая во внимание размеры области (между прочим, почти в 12 раз больше Калининградской) и ее население – 2 млн. 750 тыс. человек. Но если парк самой западной области России сформировался под «немецким» влиянием, то в Новосибирской мирно сосуществуют самые разные течения. Здесь любят российские автомобили – в парке их две трети (66%), уважают и иномарки, как новые, так и подержанные. Видимо, по реке Обь (которая протекает через область) проходит и раздел между зонами влияния крупнейших мировых автопроизводителей. Западнее – тяготеют к немецким маркам, восточнее – царство «праворуких» «японок». А в Новосибирске есть и те, и другие. Хотя японские пока лидируют – за счет «секонд-хэнда», естественно. Самые массовые в Сибири, конечно же, «лады» (39%), но уже на втором месте прочно обосновалась «Тойота» (14,1%). Потом идут «москвичи» разных лет (11,4%), «волги» (8,7%), «запорожцы», которых еще не успели сдать в утиль (7,4%), «уазики» (5,1%)… Дальше «нашемарок» начинают поджимать снизу иностранцы. За год в Новосибирске продано 309 новеньких «тойот», 308 «фордов», 128 «мицубиси»… Пополнился и парк престижных автомобилей – на 42 БМВ, 38 «лексусов», 34 «мерседеса», 21 «ауди», 7 «рейндж-роверов», 3 «порше»… А всего автопарк области вырос на 9 845 новых автомобилей – неплохая прибавка!

Среди иномарок в Сибири наиболее популярны «праворукие», причем 9 из 10 моделей-лидеров – самые разные «тойоты». □



Самые популярные иномарки в Новосибирской области.

ПАРК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ (по маркам) на 01. 01.05

Марка	Кол-во, шт.	Марка	Кол-во, шт.	Марка	Кол-во, шт.
«Фольксваген»	35 190	«Сузуки»	357	«Дачия»	19
«Опель»	25 686	«Тальбо»	292	«Саньён»	19
ВАЗ	23 564	СААБ	287	«Моррис»	19
«Ауди»	23 463	«Джип»	228	«Олдсмобил»	18
«Мерседес»	17 968	«Дайхатсу»	207	«Гео»	17
«Форд»	16 407	«Ровер»	203	«Бьюик»	14
«Москвич»	13 791	«Альфа-Ромео»	185	АРО	14
БМВ	8687	«Баркас»	179	«Кадиллак»	14
ЗАЗ	6688	«Вартбург»	169	«Бедфорд»	13
«Мазда»	5587	«Лексус»	168	«Авиа»	10
ГАЗ	5275	«Трабант»	164	«Игл»	10
«Ниссан»	4618	«Лянча»	161	«Протон»	10
«Мицубиси»	4322	РАФ	154	GMC	8
«Рено»	4231	«Шевроле»	145	«Инфинити»	7
«Тойота»	3558	«Додж»	135	«Юго»	5
УАЗ	3228	«Остин-Ровер»	133	«Акура»	4
ФИАТ	2573	«Понтиак»	107	«Хаммер»	4
«Хонда»	2073	«Дэу»	99	«Смарт»	3
«Вольво»	2044	«Ленд-Ровер»	78	«Вандерер»	3
«Пежо»	2029	«Ныса»	69	«Виллис»	3
ИЖ	1780	«Плимут»	58	«Мини»	2
«Шкода»	1087	«Воксхолл»	47	«Сатурн»	2
СЕАТ	703	«Азия»	42	«Хорьх»	2
«Ситроен»	683	«Порше»	40	MG	1
«Хёндэ»	586	ФСО	38	«Астон-Мартин»	1
КИА	585	«Меркьюри»	30	«Олтсит»	1
ЛуАЗ	481	«Ягуар»	28	«Паккард»	1
«Субару»	459	«Рейндж-Ровер»	25	«Роллс-Ройс»	1
«Крайслер»	395	«Линкольн»	24	«Феррари»	1
«Исудзу»	392	«Застава»	23		
ИТОГО					222 239

ЕВРОРЕМОНТ

Максим Приходько. Фото автора

Для сотрудников Федерального дорожного агентства нет писателя ближе, чем Николай Васильевич Гоголь. Столько, сколько он, о разнообразном транспорте и дорогах не написал никто. А доедет это колесо до Казани или не доедет? Или про возведение моста через пруд и чтобы на нем непременно крестьяне играли что-то жалостливое? А Птица-тройка, которая несется по бескрайней Руси, не разбирая дороги? Наконец, кто первый дал четкое определение двух российских бед, одна из которых вписана в название уважаемого агентства? Кто, как не оно, поддерживаемое правительством (прежде всего, Минфином), должно привести в порядок дороги? Страна ох какая большая, но далеко не везде можно проехать на машине, даже полноприводной.

Во всяком случае, именно об этом свидетельствуют цифры. Почти 60% федеральных автотрасс не соответствуют никаким нормам, а 80% (!) местных дорог вообще нельзя назвать дорогами, сообщил недавно руководитель Федерального дорожного агентства Минтранса РФ Олег Белозеров. Денег по-прежнему не хватает, о строительстве новых трасс можно забыть – хотя бы те, по которым ездим, отремонтировать… Правда, по уверениям дорожных чиновников, теперь это делается не чем попало и как, а по науке и с гарантией. Небывалая забота о качестве ремонтных работ объясняется не только вниманием к проблемам рядового россиянина-автомобилиста (хотя допускаю и такое). По самым скромным прогнозам, к 2010 году парк грузовых автомобилей в стране возрастет до 5 млн., автобусов – до 730 тыс., а легковых автомобилей – до 35 млн.! Понятно, что существующие ныне дороги, если не предпринять срочных мер, к тому моменту превратятся в пыль, а движение – в одну большую пробку. Еще один щекотливый момент – грядущее вступление в ВТО. Нас еще не приняли, но Россия уже добилась того, что федеральные трассы включили в состав европейской сети дорог «Е». В первую очередь – Панъевропейский транспортный коридор № 9: он связывает Северную Европу со странами Черного моря. На долю России приходится 1907 км этой магистрали, от Финляндии (через Санкт-Петербург и Москву) до границы с Украиной. Другой коридор (PE2A) тянется от Великобритании через Германию, Польшу и Белоруссию к нам,





Глубина колеи на трассе М5 – до 20 см!

Если бы все российские дороги так выглядели…

через Смоленск и Москву, и финиширует в Нижнем Новгороде. «Восточный коридор» совпадает с автодорогой М5 «Урал». И теперь надо сделать так, чтобы российские участки европейского коридора ничем не выделялись на общем фоне.

Отныне к ремонту дорог будут допускать только тех подрядчиков, которые не экономят на материалах и соблюдают технологию, пообещал О.Белозеров. Тех, кто дает гарантию на свою работу три-четыре года, а не год, как раньше. Учитывая европейский статус дорог, нельзя впредь укладывать на старое покрытие новый слой толщиной 4–5 сантиметров, как предписывает 30-летней давности ГОСТ. Ведь в Европе разрешенная нагрузка на ось для «фур» давным-давно превысила 10 тонн, а мы все мостим дороги, рассчитанные на 6 тонн… Понятно, что пройдет по такой дороге колонна европейских «камионов» – и она развалится. Поэтому, хоть ГОСТ пока и не изменили, теперь при капитальном ремонте и строительстве новых магистралей в России исходят из нагрузки 11,5 тонны. Кроме того, руководство Росавтодора предложило аккумулировать все финансовые средства, выделяемые на ремонт, на нескольких наиболее важных объектах, а не распылять по стране. Ведь нередко строительство или реконструкция серьезного объекта растягивается на 10 лет, а то и больше, как это произошло с тоннелем Адлер – Красная Поляна (его недавно открыл лично президент), мостами в Мурманске и Волгограде. Плоды такой концентрации уже можно увидеть. Это восточное полукольцо питерской КАД, расширение трассы «Дон» до четырех полос в каждую сторону, мостовой переход через Кольский залив в Мурманске, мост через Каму в Пермской области… Все эти объекты сдали в нынешнем году (или сдадут в ближайшие месяцы) «не благодаря, а вопреки» – ведь недофинансирование дорожного хозяйства в 2002–2004 гг. составило 225 млрд. рублей!

Правда, в последнее время дорожников уже не так «обижают» в финансовом плане, как год или два назад. На строительство в 2005 году заложено 90,9 млрд. рублей, которые и освоили на вышеперечисленных объектах. Общий же объем финансирования дорожного хозяйства из федерального бюджета составил 107,25 млрд. рублей. Дорожники надеются, что и в следующем году темпы финансирования уже осуществляемых проектов и реконструкции старых трасс возрастут. Отступать нельзя: ведь 50 тысяч населенных пунктов до сих пор лишены подъездных путей с твердым покрытием, хотя на дворе XXI век. Который у нас ассоциируется с понятием «евроремонт»… □

ГРАФИК ВВОДА ОБЪЕКТОВ АВТОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

	Кольцевая дорога, С.-Петербург	Мост на трассе Кола–Печенга	Мост через р. Кама
Срок сдачи	2005 г. (первая очередь)	2005 г.	2005 г.
Что сейчас	Восточное полукольцо	сдан в эксплуатацию	сдан в эксплуатацию
Финансы, выдел. в 2005 г.	17,75 млрд. руб.	707 105 677 руб.	2 004 516 370 руб.
Начало строительства	2002 г.	1992 г.	1996 г.

С ГОРБАЧЕВЫМ – ОТ ПЕРЕСТРОЙКИ ДО ПЕРЕСТАВКИ

Наталия Базилевская

Как же она хороша!

Четырехколесная зверюга, грациозно скользящая по гоночному треку, с ревом проходит крутые повороты и устремляется вдаль по прямым участкам трассы к горизонту! И ты вместе с ней несешься по трассе с бешеной скоростью, лихо преодолеваешь виражи и отрываешься от реальности, как бы взмывая над дорогой. Человечество во все времена стремилось к совершенству и красоте – может быть, вот они, рядом? Недаром мне всегда хотелось почувствовать, что же испытывают автогонщики…

Но мы живем в определенном ритме – это какая-то карма, судьба, текучка… Скажу больше – чаще всего живем от-



кровенно скучно. Телевизор, магазин, дурак-начальник – знакомо? Мы существуем со всем этим всю жизнь – как с аппендицитом. И лишь иногда мечтаем совершить нечто эдакое и вырваться из повседневного убожества туда, наверх... Куда? Ну, например, на подмосковную гоночную трассу в Мячково – к Михаилу Горбачеву... Для тех, кто искренно хочет подняться над суетой, мастер спорта СССР, тренер по автоспорту и журналист Горбачев проводит здесь свой мастер-класс.

Сама по себе покупка дорогого спортивного автомобиля – это ведь тоже вызов обыденности. Но чтобы его купить, нужны всего лишь деньги – для многих сегодня они та же банальность. Не случайно, как показывает статистика, обладатели «крутых» спорткаров используют их огромный потенциал от силы процентов на 30 – не больше. Не умеют и не хотят. А прорыв туда, в высший класс, начинается с желания не просто потратить круглую сумму, а почувствовать себя личностью, способной к Поступку. Способной ставить планку собственных возможностей все выше. Способной поехать на мощной машине так, как она на самом деле может и хочет.

Научиться добирать недостающие проценты в этот день приехали многие. К членам Московского «Порше-клуба» во главе с его президентом Евгением Пономаренко присоединились наш главный редактор и я – мне повезло... Табун «порше» разбавляли «субару» и редакционный «Крайслер-Кроссфайр». Все собравшиеся водители – не гонщики: просто они поняли, что неумение использовать возможности собственного автомобиля не красит мужчину...

Занятия начались с... урока физики. Точнее – «Физики движения». Знает ли водитель, что когда он разгоняется, тормозит или поворачивает руль, то при этом перераспределяет нагрузку на колеса автомобиля? И знает ли, что, если поворот руля совпадает с разгоном, торможением или подскоком машины на неровности дороги, на ее кузов уже дейст-

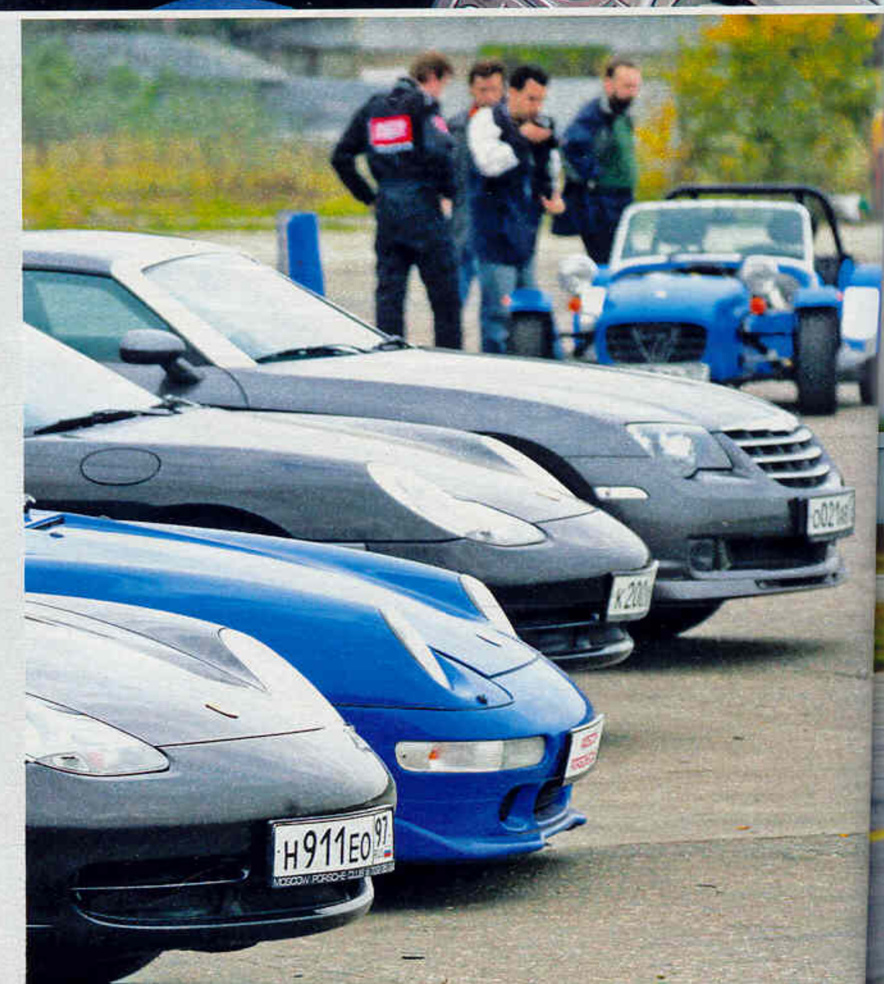


Тот, кто вырвался из унылых будней, уже никогда не вернется обратно.

вуют несколько сил в разных направлениях, которые могут так перераспределить вес, приходящийся на шины, что автомобиль станет неуправляемым? Управление автомобилем в движении создает силы, действующие на машину. Водитель в процессе своей «борьбы» с дорогой может эти силы увеличивать или уменьшать, но он не должен противостоять им! Не стоит вступать в борьбу с законами физики – их изменить нельзя. Выход простой – научиться понимать автомобиль. Даже в экстремальных ситуациях.

Учите «Физику движения», господа! Без нее вам не укротить этих зверей, но если пустить за руль мастера… Вот, например, наш «Кроссфайр» показывает на трассе время прохождения круга 1 мин 20 с – и это с автоматической коробкой передач. Очень хорошо! Михаил Горбачев лично демонстрирует, что от водителя зависит неизмеримо больше, чем принято считать. Конечно, формульные болиды здесь мчатся еще резвее, выходя из минуты, но звери, понятное дело, бывают разные. И теперь нас ждет практика.

Причем тоже «звериная»… Сначала – выполнение упражнения «лосиный тест»: для разогрева, но без права на





На подобных мероприятиях очередь не кажется унизительной.

Тандем «водитель – автомобиль» подразумевает должную экипировку экипажа.

ошибку – здесь довольно узко! По признанию одного из участников – страшновато, но очень полезно! Не дай бог, на дороге попадешь в такую ситуацию. После этого – тренировка на трассе. Первые круги – неспешные, для ознакомления и привыкания, а вот когда все почувствовали себя уверенно, началось самое интересное. Водителям наконец-то удалось на время вырваться из обычного мира и перенестись в мир скорости и риска, которых так не хватает настоящим мужчинам. А меня…

А меня за руль не пустили, но зато покатали! Но даже при этом я мысленно проходила с водителем все повороты, следя за трассой и вспоминая то, что рассказывал Михаил. Ты ощущаешь, как машина начинает чувствовать «наездника», подобно породистой объезженной лошади – ты видишь, как меняется ее поведение. И понимаешь значение термина «оторваться» – с каждым кругом твоя душа все дальше отрывается от реальности, сливаясь с красотой и совершенством природы. И при этом тебе просто хорошо – и не хочется, чтобы все закончилось!

Но оно и не закончится. Тот, кто вырвался из унылых будней, уже никогда не вернется обратно, потому что стал другим человеком. Подобная «учеба с результатом» дает свои плоды не только за рулем автомобиля – ты обретаешь уверенность в том, что и в других областях сможешь делать что-то гораздо лучше, чем делал до сих пор. И уж во всяком случае ты больше никогда не будешь устраивать детские гонки с соседней машиной, соревнуясь с не понравившимся тебе водителем в усилии нажатия на газ. Теперь ты знаешь свои истинные возможности – тебе не нужны крикливые лозунги и транспаранты. Потому что все это и есть высший класс!

Обязательно как-нибудь попробую сама сесть за руль подобной машины – теперь уж точно есть к чему стремиться. Без толку киснуть перед телевизором, предаваясь бесплодным мечтам! Берите себя в руки и – вперед: учиться управлять «необузданным зверем». Настоящему мужчине это точно по плечу! Думаю, девушке – тоже. □

Неумение использовать возможности своего автомобиля не красит мужчину.



ВОТ ЭТО ЭКОНОМИЯ!

В последнее время все больше желающих ставить рекорды экономии горючего. Это удалось и 66-летнему Герхарду Платтнеру. Его «Фольксваген-Каравелла» на трассе от Ганновера до Стамбула (около 2500 км) израсходовал всего 118,7 л дизтоплива. Средний удельный расход – 4,8 л/100 км. А средняя скорость – 70 км/ч. Совсем немало!

«ПОРШЕ» ПОМОЖЕТ...

«Порше» решил приобрести 20% акций «Фольксвагена». Такова логика развития давнего партнерства этих концернов.



Сегодня «Фольксваген» переживает финансовый кризис, а «Порше», напротив, чрезвычайно прибыльное предприятие. Партнерам вовсе не хочется, чтобы кто-то посторонний вдруг стал у руля «Фольксвагена». Пока этому препятствует закон, согласно которому ни один акционер «народного концерна» не может иметь более 20% голосов, сколькими бы акциями он ни обладал. Но этот закон, принятый еще в незапамятные времена, противоречит всем нормам акционерных обществ ЕС и вскоре будет отменен. Тогда, учитывая положение «Фольксвагена», может произойти «недружественное поглощение». Теперь же «Порше» становится крупнейшим акционером и друга в обиду не даст.

ЭКЗАМЕН НА «АВТОМАТЕ»

Со следующего года в России разрешат сдавать экзамены в ГАИ на автомобилях с автоматической коробкой передач. Каждый сможет выбирать, что ему больше подходит – машина с «механикой» или же с «автоматом». Правда, те, кто выберет второй вариант, смогут водить только автомобили с АКП – в водительском удостоверении будет сделана специальная отметка.

ПОПАЛИ В «ЗАСАДУ»

В Московской области за одну только неделю октября в ходе операций «Засада» и «Дачники» (ее проводили сотрудники Главного управления государственного административно-технического надзора Московской области) были задержаны 75 автомобилистов, пытавшихся выбросить мусор в неположенных местах. Общая сумма штрафов с автовладельцев и пассажиров вылилась в 50 тыс. руб. Жаль только, что такие рейды бывают очень редко.

РЕМЕНЬ МАШИНУ ПЕРЕЖИВЕТ

Фирма «Континенталь» представила новую технологию изготовления зубчатых ремней ГРМ, увеличивающую их ресурс до 300 000 км. Изюминка разработки – применение «сплава» самых разных материалов. Основа суперстойкого ремня – эластомер HNBR (создан фирмой «Байер»), усиленный молекулами пероксидов и арамидными волокнами. Стойкость к перегибам, влаге и стабильность размеров придает корд из стекловолокна. Наконец, полиамидный слой повышает износостойкость, а тефлон уменьшает трение о шкивы.

КРАЖА ИЛИ «ПОКАТУШКИ»?

Депутаты Думы готовят поправки в Уголовный кодекс (УК), уточняющие понятие «кража автомобиля». В действующем УК под него не подпадает «несанкционированное проникновение в транспортное средство с целью его использования для прогулки». Теперь такое без согласия владельца будет приравнено к завладению имуществом. Сроки, предусмотренные за это правонарушение, авторами поправок не называются. По статье УК они в рамках действующего законодательства составляют от 5 до 7 лет.

БУШ РЕКОМЕНДУЕТ ЭКОНОМИТЬ

Президент США Джордж Буш обратился к американцам с призывом меньше ездить на автомобилях, чтобы сократить в стране потребление бензина. Он также издал директиву, предписывающую всем федеральным агентствам и ведомствам сократить потребление энергоресурсов и поощрять поездки сотрудников на общественном транспорте. Чиновникам предписано по возможности отказаться от поездок, кроме самых важных, и пользоваться одним автомобилем на несколько человек.

«ПРАВОРУКИЕ» МОГУТ ПОДОРОЖАТЬ

С октября Дальневосточное таможенное управление (ДВТУ) ввело новую сетку оценочной стоимости для автомобилей, которые завозят в нашу страну юридические лица. Оценочная стоимость – сумма, определенная таможенными органами, исходя из которой вычисляется пошлина. Она не зависит от реальной цены, по которой приобретен автомобиль, а исчисляется из средних показателей цен. Эксперты считают, что после введения новой сетки пошлины на большинство автомобилей могут значительно вырасти. Предвидя это, участники рынка готовятся к активным действиям: акциям протеста, судебным искам против таможенников. В любом случае, нововведение обязательно породит и новые схемы ввоза автомобилей из Японии.



РОССИЯНАМ – ТЕХНОЛОГИИ «ТОЙОТЫ»

Компания «Тойота» и Московский автодорожный институт (Государственный технический университет МАДИ) открыли совместный центр подготовки специалистов по программе T-TEP (Toyota Technical Educational Program). Программа, направленная на поддержку технических учебных заведений, действует уже 15 лет в 50 странах. Она дает студентам возможность не только познать теорию, но также изучить новейшие технологии автомобилестроения, разработанные ведущим мировым производителем.

С БУДУЩЕГО ГОДА – ВСЕ НА ЕВРО II

Правительство РФ одобрило специальные технические требования, касающиеся выбросов ядовитых веществ в атмосферу автомобилями. Согласно этому документу, уже с будущего года все выпускаемые в нашей стране автомобили должны соответствовать стандарту Евро II, в частности, быть оснащены нейтрализаторами. С 1 января 2008-го заработает стандарт Евро III, экологические требования Евро IV должны вступить в силу с 2010 года.

ПАРАДНЫЙ ТАНК

Анатолий Сухов

Тяги наших горожан к мощным вседорожникам рациональным европейцам не понять. В городе на большой машине тесно, топливо она расходует как грузовик, да и комфорта в легковушке за те же деньги не в пример больше. Но, как заметил Жванецкий, по нашей стране приятнее всего разъезжать на танке, а «Мицубиси-Паджеро» на дороге – почти настоящий танк: как по массо-габаритным показателям, так и по морально-психологическому воздействию. Его нередко выбирали как автомобиль прикрытия для охраны важного лица, а то и для бандитских «разборок». Поэтому тонированную пятидверку в потоке инстинктивно сторонятся, на парковке лелеют, а в сервисе ждут с распростертыми объятиями.

Выпуск «Паджеро» второго поколения прекращен более пяти лет назад, но цены пока остаются высокими – в среднем 13–17 тыс. долларов за 7–10-летний экземпляр. Благодаря рамной конструкции с хорошим запасом прочности и надежным двигателям этот автомобиль наверняка продержится на рынке еще не один год, так что подержанный «Паджеро» за полцены – хорошее вложение капитала. Но оригинальный сервис и запчасти дороги, поэтому, чтобы прибыль продавца не перевесила выгоду покупателя, выбирать автомобиль будем не торопясь.

ПО НАЦИОНАЛЬНОМУ ПРИЗНАКУ

Все «паджеро» выпускали в Японии, но для разных рынков. Наш вариант – Европа, такие машины обычно и попадаются в объявлениях. На втором месте – американские «монтеро». Кстати, так же их называют в Испании и Португалии («Паджеро» у них – неприличное слово). Практически все авто из США – бензиновые пятидверки с «автоматом» и богатым салоном. Состояние в целом неплохое, да и острой проблемы с запчастями нет: отличий от «европейцев» немного – «габариты», фары, задние фонари (у последних также другие разъемы). А вот с диагностикой могут возникнуть сложности: у «американцев» свои программы управления двигателем и, соответственно, коды ошибок. Считать их можно, а вот расшифровать, даже у официального дилера, не получится. Впрочем, можно поискать в интернете.

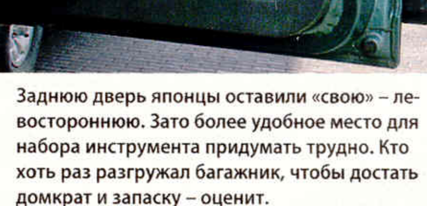
Самый проблемный регион – Ближний Восток (ОАЭ, Эмираты, Кувейт и т.д.). Здесь много ключевых отличий: хуже работает печка (зато есть два контура кондиционера), попадаются автомобили без заднего дворника и без обогрева заднего стекла. Из-за другой программы управления мотор может вообще не запуститься в сильный мороз, даже если заменить «игрушечный» штатный аккумулятор полноценным.

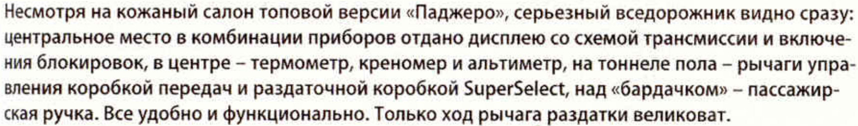
Определить регион можно по VIN в дилерском техцентре. Советуем также проверить машину на угон – некогда «Паджеро» был весьма популярен у «конокрадов».



Трехдверка смотрится куда более спортивно, чем полноразмерная версия. Да и геометрическая проходимость у нее заметно лучше. Раздутые крылья выдают рестайлинговую машину.







Несмотря на кожаный салон топовой версии «Паджеро», серьезный вседорожник видно сразу: центральное место в комбинации приборов отдано дисплею со схемой трансмиссии и включения блокировок, в центре – термометр, креномер и альтиметр, на тоннеле пола – рычаги управления коробкой передач и раздаточной коробкой SuperSelect, над «бардачком» – пассажирская ручка. Все удобно и функционально. Только ход рычага раздатки великоват.

Заднюю дверь японцы оставили «свою» – левостороннюю. Зато более удобное место для набора инструмента придумать трудно. Кто хоть раз разгружал багажник, чтобы достать домкрат и запаску – оценит.







Сзади – удобные кресла с подлокотниками: если это и танк, то представительского класса.

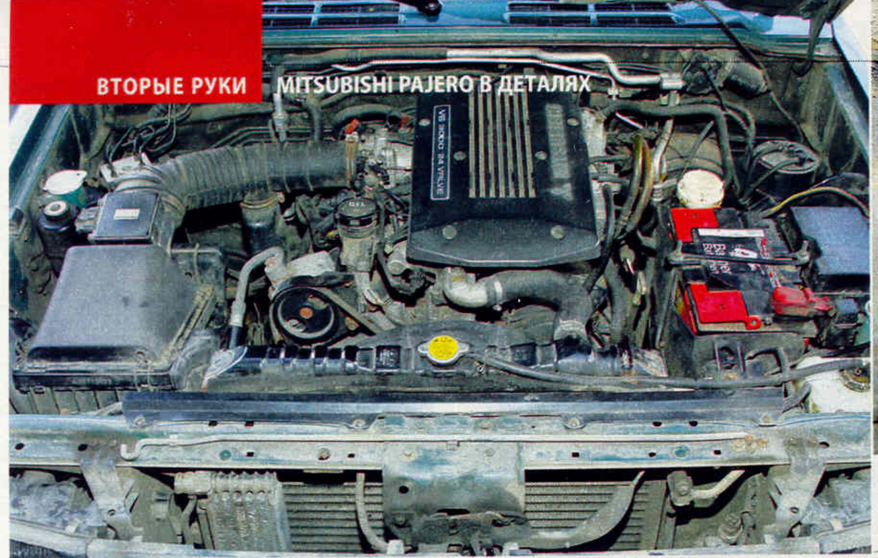
20 ЛИТРОВ НА СОТНЮ

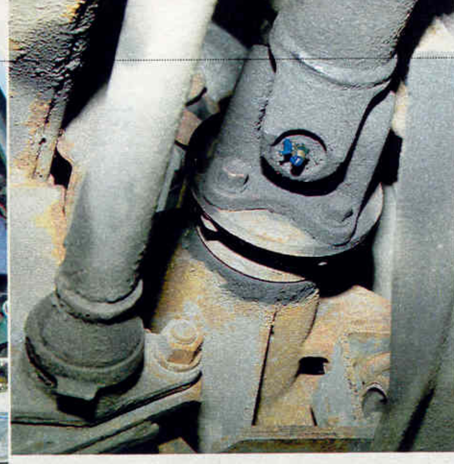
В России много как бензиновых, так и дизельных версий. Самый надежный и неприхотливый мотор – бензиновый трехлитровый V6 с распределителем зажигания (и впрыском топлива!), выпускавшийся по 1994 год. Он – единственный в гамме переваривает 92-й бензин. Более поздний вариант легко отличить по отдельным катушкам вместо трамблера. Тогда же появился самый мощный двигатель объемом 3,5 л с четырьмя распредвалами в двух головках цилиндров. Его характерная болезнь – потеря герметичности уплотнительных колец на оси заслонок, изменяющих длину впускного тракта (такую конструкцию в 90-х годах использовали на многих «японках»). Обычно это случается к 100 тыс. км (или через пять лет эксплуатации). Резинки копеечные, но работа по замене – дорогая, да и вообще обслуживание этого двигателя требует немалых затрат, поэтому стоит присмотреться к его более позднему варианту с двумя распредвалами. По мощности он уступает своему предшественнику менее 10%, зато намного дешевле в эксплуатации. Попадаются на рынке и бензиновые «четверки» 2,4 л, обычно из арабских стран. Эти моторы официально в Россию не поставляли, поэтому ни запчастей, ни опыта ремонта по ним нет.

Самый старый дизельный мотор – 2,5 л, с наддувом и интеркулером. Средний срок его службы до ремонта – 200 тыс. км. К этому пробегу придется заменить турбокомпрессор и, возможно, ТНВД (долговечность последнего целиком определяется качеством топлива). Пришедший ему на смену 2,8-литровый зарекомендовал себя очень хорошо, что нашло отражение в цене таких версий. Конечно, при больших пробегах (за 250 тыс. км) возможны различные неприятности: разбитый шпоночный паз на коленвалу, неисправность системы рециркуляции, износ форсунок и ТНВД, но в России этот двигатель хорошо знают и сумеют отремонтировать.

До недавнего времени предписанный интервал между ТО составлял 10 тыс. км, теперь он увеличен до 15, но владельцам подержанных машин посоветуем следовать прежним рекомендациям. Обслуживание двигателя сводится к замене масла и фильтра (каждое ТО), охлаждающей жидкости (60 тыс. км или 4 года), топливного и воздушного фильтров (по состоянию, но не реже 40 тыс. км) и ремня ГРМ с натяжителем (каждые 80 тыс. км). Среди всех моторов только у дизельного 2,8 л распредвал приводится цепью (она может заметно «вытянуться» лишь к 250–300 тыс. км, в этом случае обязательно поменяйте ее и шестерни, иначе может сломаться успокоитель, а это уже опасно для двигателя).

У бензиновых моторов в ГРМ установлены гидрокомпенсаторы зазоров клапанов – следите за уровнем масла! Его расход на исправном двигателе может составлять до 1 л на 1000 км. Но это еще полбеды, топливный аппетит «Паджеро» куда выше: с АКП расход достигает 22–24 л бензина или 14–17 литров солярки на сотню в городском режиме. Хотите сэкономить – выбирайте дизель с «механикой». Но не исключено, что в этом случае постоянного полного привода вы не получите.


Бензиновая «шестерка» 3,0 л – самый распространенный двигатель на российском рынке и самый дешевый в обслуживании. Форсируя брод, следите, чтобы вода не попала в воздухозаборник – он расположен на уровне среза капота. Табличка с данными автомобиля – на моторном щите.


Не забудем пополнить смазку и в крестовинах карданного вала. На задней крестовине масленка – в центре вилки.

Смазку в шарнирах пополняют при каждом ТО. Это можно проделать самостоятельно – шприц и смазка стоят недорого.


Прочная рама – атрибут настоящего вседорожника. Даже по российским дорогам расшатать ее почти нереально.


Торсионная передняя подвеска отличается компактностью и долговечностью. Все точки крепления легко доступны.

ПОЛНЫЙ ПРИВОД В АССОРТИМЕНТЕ

«Паджеро» в самой простой комплектации GL выпускались без дифференциала в раздаточной коробке (распределение момента – цепью), поэтому полный привод без ущерба для надежности и управляемости можно использовать только на скользком покрытии. Передние ступицы подключаются к ШРУСам через обгонные муфты; для их разъединения нужно выключить мост и сдать назад. Инструкция рекомендует включать и выключать передний мост, как и пониженный ряд передач, только на неподвижном автомобиле. Некоторые все же делают это на ходу – длинным рычагом буквально вколачивают шестерни друг в друга. Менее заметно, но верно приканчивают трансмиссию и колеса разного диаметра.

Ориентировочно оценить состояние раздатки можно, прокатившись по проселку в режиме полного привода – рывков и стуков в коробке быть не должно. После двигателя это, пожалуй, самая затратная часть автомобиля, поэтому не жалейте денег на диагностику. С вытянутой, лязгающей цепью какое-то время ездить можно, но выгодно продать такую машину не удастся.

Полный привод типа SuperSelect предоставляет куда больше свободы. Здесь установлен межосевой дифференциал (вискомуфта), поэтому постоянный полный привод можно использовать на любом покрытии. Есть режим блокировки межосевого дифференциала, пониженный ряд передач и – очень часто – блокировка заднего межколесного дифференциала. Эта трансмиссия обычно более терпима к нежеланию вникать в инструкцию, но все же почитайте ее, ведь и здесь существуют скоростные ограничения при переключениях.

Стоимость ремонта «СуперСелекта» еще выше, за исключением отказа принудительной блокировки межколесного дифференциала: как правило, он вызван обрывом в цепи включения электронасоса (привод механизма – вакуумный). Это одна из немногих слабо защищенных электроцепей «Паджеро».

Масло в агрегатах трансмиссии меняют каждые 40–45 тыс. км – ATF Dexron II (III) в «автомате» и трансмиссионное 75W90 GL-5 (например, Mobil HD-90) в МКП, раздатке и заднем мосту. В межколесном дифференциале с блоки-

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, $
Диагностика электронных систем автомобиля	28
Диагностика состояния ходовой части и подвески	33
Малое* ТО (бенз. двиг. 3,0 л/диз. 2,8 л)	146/243
Большое** ТО (бенз. двиг. 3,0 л/диз. 2,8 л)	985/690
Замена гидрокомпенсатора клапана (бенз. двиг. 3,0 л)	152
Замена ТНВД/турбокомпрессора (диз. двиг. 2,8 л)	154/193
Замена сцепления (бенз. двиг. 3,0 л/диз. 2,5 л)	314/260
Замена цепи раздаточной коробки***	1432
Замена крестовины карданного вала	50
Замена стойки стабилизатора поперечной устойчивости передней подвески	33
Замена нижней шаровой опоры передней подвески	105
Замена амортизатора передней/задней подвески	39/28
Замена сошки/маятникового рычага	55/33
Регулировка углов установки колес	55

**Замена масла и масляного фильтра, шприцевание пресс-масленок, осмотр и проверка работы основных систем автомобиля. Стоимость расходных материалов включена.*

***Помимо работ, предусмотренных малым ТО, замена охлаждающей и тормозной жидкостей, масла в агрегатах трансмиссии, ремня ГРМ (если имеется) и его натяжителя, ремня привода вспомогательных агрегатов. Стоимость расходных материалов включена.*

****Включая стоимость запчастей и расходных материалов.*



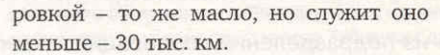
Задняя подвеска – настоящая «джиперная»: тяга «Панара» и неразрезной мост на кованых продольных рычагах.



Многочисленные магистрали надежно упрятаны за рычаги и лонжероны. Топливный фильтр защищен от камней, но легко доступен.



Гниющая проводка фонарей в заднем бампере – один из немногочисленных дефектов электрики этих машин.



ровкой – то же масло, но служит оно меньше – 30 тыс. км.

Сцепление на этом вседорожнике нельзя отнести к долгожителям, но 100 тыс. км оно отработает исправно. Подшипники крестовин на асфальте продержатся более 150 тыс. км; лучше, если они – с пресс-масленками (раньше выпускали только такие). Не забывайте шприцевать их при каждом ТО. И не только их…

СО ШПРИЦЕМ НАПЕРЕВЕС

Точек смазки под днищем «Паджеро» хоть отбавляй: шаровые опоры, маятниковый рычаг, рулевые наконечники. При регулярном уходе узлы живут годами: сошка и маятниковый рычаг – более 150 тыс. км, стойки стабилизатора – 70–80 тысяч, шаровые опоры – больше ста. Сторонитесь машин с регулируемой жесткостью подвески: амортизаторы для них в три с лишним раза дороже обычных.

Рулевые тяги здесь почти вечные, нет нареканий и на насос с усилителем. Рулевой механизм типа «червяк-ролик» хорошо гасит удары, не передавая их на руль. Правда, без стуков порой не обходится: они идут из неразборной рулевой колонки, резонируя в объемной ступице рулевого колеса, где скрыта подушка безопасности. На управляемость стук не влияет, заметного люфта тоже нет, поэтому менять колонку из-за такой мелочи не стоит.

Прочная рама, рассчитанная на бездорожье, в городских условиях отдыхает. Обильная рыжая ржавчина на открытом металле – повод для придирок на техосмотре, но не более. Коррозия страшна лишь открытой электропроводке да трубкам второго контура кондиционера (в крайнем случае их можно заглушить и использовать только передний контур). На автомобилях до 1995 года окислялись контакты в разъемах жгута под левым крылом. Потом проблемный жгут перенесли. Досаждает лишь отгнивающая проводка задних фонарей в бампере. С «американцами» меньше хлопот: у них основной блок фонарей расположен на кузове, а в бампере – только фонари заднего хода.

Цены на фирменное техобслуживание высоки, но многие регламентные работы можно выполнить самостоятельно: при клиренсе 21 см даже подъемник не нужен. Ну чем не российский вариант? Только вот кормить такого коня скоро станет не по силам.

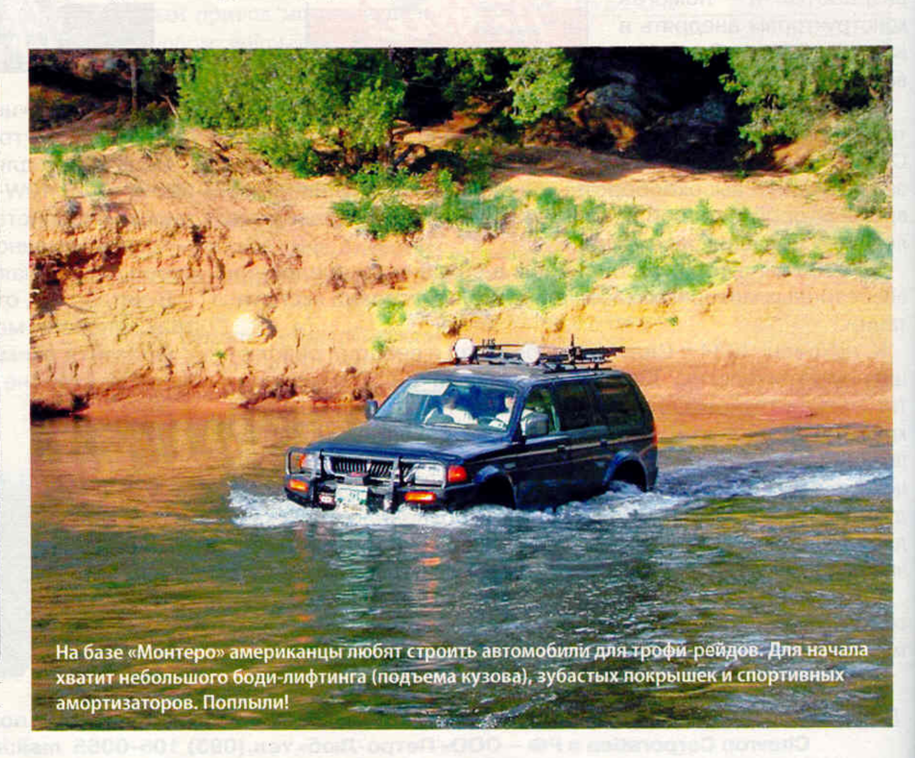
Благодарим дилерский техцентр «СП РОЛЬФ» за помощь в подготовке материала.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, $
Ремень ГРМ с натяжителем (бенз. двиг. 3,0 л/диз. 2,5 л)	338/188*
Гидрокомпенсатор клапана (бенз. двиг. 3,0 л)	32
Турбокомпрессор (диз. двиг. 2,5 л/2,8 л)	1955/2692
ТНВД (диз. двиг. 2,5 л/2,8 л)	3777/3925
Комплект сцепления (бенз. двиг. 3,0 л/диз. 2,5 л)	603/572
Крестовина карданного вала	116
Комплект передних тормозных колодок/дисков	155/305
Стойка стабилизатора поперечной устойчивости/нижняя шаровая опора передней подвески	55/86
Амортизатор передней/задней подвески**	131/131
Сошка/маятниковый рычаг	237/153
Крыло переднее	552
Капот	521
Передний бампер	521
Фара	258

**С ремнем балансирного вала.*

***Без регулировки жесткости.*



На базе «Монтеро» американцы любят строить автомобили для трофи-рейдов. Для начала хватит небольшого боди-лифтинга (подъема кузова), зубастых покрышек и спортивных амортизаторов. Поплыли!

С ЦАРСКОГО ПЛЕЧА

Анатолий Сухов

Этот класс начинался с роскошных экипажей: кузова с инкрустацией ценными породами дерева, шелк и бархат в салоне, хрустальные статуэтки на пробке радиатора. Генри Форд, поставив во главу угла практичность, изменил отношение к автомобилям, и сегодня подавляющее их большинство такой же удобный, но безликий ширпотреб, как компьютеры, телевизоры или кухонные комбайны. Впрочем, богатых людей от этого не стало меньше, даже наоборот, и для них по-прежнему создают как эксклюзивные авто (такие, как «Роллс-Ройс» и «Бентли»), так и экипажи попроще – серийные модели представительского класса. Первые нередко служат хозяину десятилетиями, вторые же, как правило, оказываются на вторичном рынке вскоре после смены модельного ряда.

НАДОБНОСТЬ ИЛИ БЛАЖЬ?

Подержанные «членовозы» покупают и организации, и частники. Фирме с ограниченным бюджетом «прокормить» и поддерживать в исправном состоянии один, пусть и большой автомобиль зачастую выгоднее, чем содержать лишнюю технику. А «парадный экипаж» подходит на все случаи жизни: домой, на вокзал, в аэропорт, в командировку.

Для личных нужд подобные автомобили приобретают стесненные в средствах ценители комфорта. Некоторые при этом рассчитывают сэкономить на сервисе (в целом представительские авто долговечнее своих «младших братьев»). Определенный резон в этом есть, учитывая щадящий (как по пробегу, так и по загрузке) режим эксплуатации личного авто. Впрочем, для некоторых владельцев такой автомобиль – источник дохода: мелкие фирмы охотно нанимают персональных водителей с собственным транспортом. Можно найти работу и в богатой семье: возить супругу в магазин или детей в школу.

Представительские автомобили последнего поколения на вторичном рынке немногим дешевле новых. Цены заметно падают лишь после обновления модельного ряда – так, кстати, можно посчитать, сколько стоит престиж марки. Практически все автомобили в возрасте 7–10 лет – с пробегом по России: из-за рубежа выгодно везти лишь свежие экземпляры. Многие владельцы сами занимаются техобслуживанием, поэтому предпочитают проверенные временем и изученные вдоль и поперек модели, без хитрого крепежа и мультиплексных шин. Просят за такие в среднем от 15 тысяч долларов, и здесь есть из чего выбирать.



Подержанный «Опель-Омега» – один из лучших на сегодняшний день по соотношению цена/качество. Рестайлинг 1999 года слегка изменил внешность (появился «клюв» на капоте и окрашенные бамперы), в 2000 году обновилась гамма двигателей (V6, 2,6 и 3,2 л).

Самая распространенная в России БМВ – «пятерка» в кузове E39 (1995–2003 гг.): быстрая, маневренная, с просторным салоном. Заметная часть машин – с российским гражданством и, соответственно, более или менее прозрачной биографией. Собранные в Калининграде автомобили ничем не уступают немецким, иногда даже превосходят их по эксплуатационным свойствам. Двигатель 2,3 л лучше сочетается с «механикой», а вот 2,5 л – в самый раз для «автомата».

БМВ 7-й серии встречается куда реже «пятерки». Предыдущее поколение выпускалось с 1994 по 2001 год. Очень быстрый и комфортабельный автомобиль, но на 100 км в городе он способен выпить более 20 литров дорогого бензина.

ОРИЕНТИРОВОЧНЫЕ ЦЕНЫ В МОСКВЕ

Автомобиль (год выпуска)	Объем двигателя* (коробка передач**)	Цена, $
«Мерседес-Бенц E280» (1998)	Б 2,8 л (М)	21 000
«Мерседес-Бенц S600» (1996)	Б 6,0 л (А)	20 000
БМВ-525 (1997)	Б 2,5 (М)	14 000
БМВ-525tds (1997)	ТД 2,5 л (А)	17 000
БМВ-735 (1997)	Б 3,5 л (М)	20 000
«Ауди-А8 quattro» (1997)	Б 4,2 л (А)	20 000
«Вольво-S80» (1999)	Б 2,8 (А)	17 000
«Опель-Омега» (2001)	Б 2,6 л (А)	16 000
«Пежо-607» (2001)	Б 2,2 л (А)	19 000
«Рено-Сафран» (1999)	Б 2,4 л (М)	9000

Б – бензиновый, ТД – дизельный с турбокомпрессором.

*** М – механическая, А – автоматическая.*





«Мерседес» – признанный законодатель моды в представительском классе, и в России у него немало поклонников. Е-класс с раздельными круглыми фарами (в народе – «глазастый») выпускался с 1995 по 2001 год (кузов W210). Лучший выбор – авто после 1999 года, когда V-образные бензиновые «шестерки» сменили склонные к перегреву рядные двигатели. На снимке – модель 1999 года; ее отличают по повторителям указателей поворота в зеркалах заднего вида (как у S-класса). Значительно расширился список штатного оборудования: в нем боковые и оконные подушки безопасности, электронная система стабилизации (ESP), круиз-контроль и т.д., а также новая шестиступенчатая «механика» и «автомат» с возможностью ручного выбора передачи.

«Мерседес-S55 AMG»: офис и кинотеатр в одном салоне. Помимо аудио- и телевизионного приемника, здесь есть конференц-связь, выход в интернет, бумажный факс, мобильный телефон и... длинный список опций на заказ.



Салон «Мерседеса» S-класса, представленного осенью 1998 года, стал намного светлее и жизнерадостнее. Под капотом, помимо бензиновых двигателей, прописались дизели с непосредственным впрыском, мощные и экономичные. Модель S 320 CDi разгоняется до сотни за 8,5 с, а «максималка» достигает 219 км/ч. Расход топлива в смешанном цикле – всего 8 л на сотню: значит, бака хватит на 1100 км!

Герой анекдотов – «шестисотый» «Мерседес» S-класса. Машина устарела морально, но не всегда – физически, на что указывают и относительно высокие цены на десятилетние экземпляры.



ДЖЕНТЛЬМЕНСКИЙ НАБОР

Большинство покупателей идут по проторенной дорожке, ориентируясь на «мерседесы», БМВ и «ауди». Преимущества такого решения – распространенный сервис, доступные запчасти, множество предложений на рынке. Недостатки – высокая стоимость обслуживания и ремон-



«Ауди-А8» занимает полноправное место в немецкой тройке лидеров. Сейчас на рынок все активнее выходит второе поколение этих машин – после 1998 года. Постоянный полный привод с дифференциалом Торсена – несомненный козырь А8. Самый мощный мотор (V8, 4,2 л) разгоняет двухтонный автомобиль до первой сотни менее чем за 7 секунд. Но он весьма ограниченно ремонтопригоден, поэтому пожилая машина с ним – всегда лотерея. Да, и не забудьте про алюминиевый кузов – рихтовка дорогая!
Кроме этого, автомобиль пользуется популярностью у автоворов, а его компоненты – у торговцев крадеными запчастями.

та и привлекательность для угонщиков – даже если авто в солидном возрасте.

Для себя зачастую выбирают менее престижные «Опель-Омега», «Пежо-605» или «Рено-Сафран». Угонщикам они не интересны, да и сервис сравнительно дешев. В середине 90-х в Россию привезли немало подержанных «хонд» модели «Легенда». Надежность и долговечность сыграли с ними злую шутку: владельцы годами экономили на ремонте, теперь же мелкими расходами не обойтись, да и на рынке выручишь гроши.

Другая реальная опасность, подстерегающая покупателей престижных иномарок, – «нечистые» документы. Те, кто сбывает автомобили такого класса, играют по-крупному и на маскировку «проблемной тачки» денег не жалеют. Если хоть в каком-то документе есть подозрительная запись – об утере оригинала, таможенной очистке в дальнем регионе или многочисленных сменах владельца – поищите другой вариант. Не стоит соблазняться и дешевым автомобилем с другого конца страны: при постановке на учет ГИБДД для перестраховки может послать запрос по месту прежней регистрации, а ответ когда еще будет! Пожалуй,



«Вольво-S80» с мотором Т6 по динамике почти не уступает «Ауди», а бензина расходует почти на 20% меньше. Да и безопасность – на высоте. Только цены кусаются.



«Хонда-Легенда» – быстрый и надежный автомобиль, с великолепной управляемостью. Но найти экземпляры в хорошем состоянии трудно.

лучший вариант – приобрести машину у солидной организации (например, банка) или у дилера через систему трейд-ин.

На чем можно сэкономить? В первую очередь – на двигателе. Лучше выбрать средний в гамме агрегат. По трем причинам: во-первых, «бюджетный» мотор зачастую предполагает спартанскую комплектацию, во-вторых, с тяжелой машиной он вынужден подолгу работать с максимальной нагрузкой, а в-третьих, динамики автомобиля будет катастрофически не хватать для обгонов, а это – безопасность. Да и расход топлива на шоссе у маленького мотора зачастую оказывается даже выше, чем у большого (конечно, при одной и той же скорости).

СМОКИНГ НАПРОКАТ

Если представительский автомобиль необходим лишь изредка, его покупка вряд ли оправдана. Для таких случаев идеально подходит прокат с водителем – предложений в интернете хоть отбавляй. Оплата – почасовая, а цена зависит от «уровня престижа». Дешевле всего обойдется «Мерседес» Е-класса и БМВ 5-й серии: в Москве 15–20 долларов в час, на треть дороже – старый «шестисотый», а час аренды нового S-класса стоит уже 30–35 долларов. Впрочем, затраты на эксплуатацию – того же порядка. □

ПЕРВЫЙ ПАРЕНЬ НА ДЕРЕВНЕ

Евгений Борисенков, Анатолий Сухов. Фото: Валерий Новиков



Вопреки известной пословице, дешевые – вернее, уцененные вещи покупают и состоятельные люди: те, кто умеет считать и понимает, что «право первой ночи» не всегда стоит своих денег. На Западе торговля секонд-хэндом – от книг и платьев до яхт и самолетов – давно стала целой индустрией, а клиент получает не словесные обещания базарных торговцев, а цивилизованный сервис и письменные гарантии.

В России такой подход пока в новинку, тем более на рынке подержанных автомобилей. Но далеко не каждый покупатель способен с ходу, на нюх и на глаз вычислить неисправность, особенно если перед ним профессионал подпольной торговли. Поездка же к дилеру на всестороннюю диагностику заметно облегчит кошелек. А если придется повторить процедуру с другой машиной?

Сэкономить, но не прогореть – мечта каждого покупателя. Для тех, кто в состоянии заплатить за гарантии, и предназначена система трейд-ин – по сути, дилерский комиссионный магазин.

«ЗА ВСЕ УПЛОЧЕНО»

Конечно, за дырявым чайником незачем ездить в Тулу – в трейд-ине имеет смысл покупать только сравнительно новые автомобили, лет до восьми. И сравнительно дорогие, тысяч от 15 долларов – иначе зачем платные гарантии? Наибольшим спросом пользуются двух-трехлетки. За первый год авто в среднем теряет 20–25% начальной стоимости, за второй – еще 7%, а дальше с каждым годом убыль составляет 3–5%, пока не остановится на отметке около 50% с возможностью торга.

Разузнать о нюансах цивилизованной торговли мы решили на конкретном примере. Покупать – так покупать! Пусть это будет полноприводный универсал: вместительный вагон на все случаи жиз-



Машина отлично ведет себя на асфальте и не пасует на легком бездорожье.



ни – и в отпуск, и за покупками, и в дождь, и в снег. И чтобы клиренс побольше! Из трех кандидатов – «Ауди-Олроуд», «Субару-Форестер» и «Вольво-Кросс Кантри» мы выбрали «мирный шведский танк», где всего в меру и ничего – слишком. Не последнюю роль сыграла дилерская политика поощрения вторичного рынка: на все автомобили «Вольво» старше шести лет действует 20–30-процентная скидка на работы. Новый «Кросс Кантри» немногим по карману – цены в зависимости от комплектации колеблются от 54 до 63 тыс. долларов. А что в трейд-ине?

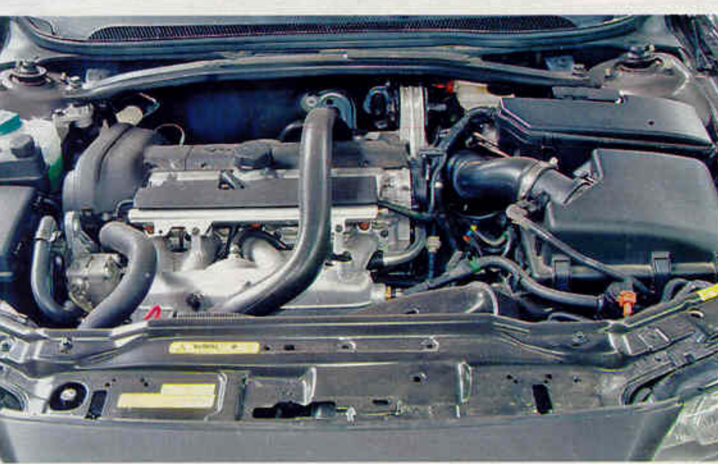
В демонстрационном зале выставлены обезличенные автомобили – вычищенные снаружи и изнутри, полностью исправные и подготовленные к эксплуатации – все, как в обычном салоне. Но оказалось, что «Кросс Кантри» здесь не задерживаются: двух-трехлетние экземпляры за 30–40 тыс. долларов находят новых хозяев в считанные дни. На что же вправе рассчитывать покупатель?

Когда клиент сдает авто в трейд-ин, после предварительного осмотра ему называют базовую цену с учетом возраста и пробега (компания «Независимость», куда мы обратились, поддерживает связь со всеми дилерами «Вольво», поэтому скрутить пробег «официальной» машины практически нереально). Затем автомобиль проходит полную диагностику (кузов, трансмиссия, двига-

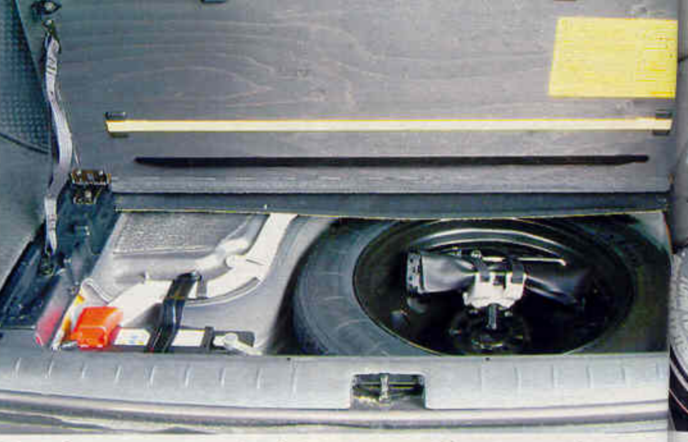
В салоне – царство кожи и электричества, хотя с последним, кажется, перебор. Да и в эргономике есть просчеты: попробуйте на ощупь отыскать пепельницу, затерявшуюся на массивной консоли – не ровен час прожжете полировку сигаретой. Зато выглядит богато.

Кронштейн для мобильника здесь не нужен – встроенным телефоном автомобиль комплектуют на заводе. Нужно лишь вставить SIM-карту.

Собаке – собачье место: решетка, отделяющая багажный отсек от салона, не позволит четвероногому другу вмешаться в процесс управления автомобилем.



Рядная «пятерка» расположена поперек – компактно, но тесно. Впрочем, часто лазить туда не придется – мотор достаточно надежен.



Погребок для полноразмерной запаски и автомобильного скарба продуман неплохо: далеко тянуться не надо и пол ровный.

тель, подвеска), и сумма оценки корректируется с учетом необходимых работ. Клиент платит за диагностику, только если он не согласен с предложенной суммой. Но тогда у него остается официальное заключение дилера – весомый аргумент в переговорах с покупателями.

Если клиент согласен с предложенными условиями, все дальнейшие процедуры, связанные с оформлением и подготовкой к продаже (в том числе очередное ТО), дилер берет на себя. Будущий же покупатель вправе получить всю информацию об автомобиле, включая выявленные неисправности и проведенные работы.

Мелкие дефекты кузова вроде царапин и сколов краски зачастую не исправляют, а просто снижают цену – на спрос это не влияет. А вот полная химчистка салона обязательно входит в предпродажку.

СТЕРПИТСЯ-СЛЮБИТСЯ

Приглянувшийся нам полуторагодовалый «Кросс Кантри» с пробегом 46 тыс. км мы сразу окунули в родную стихию: выехали на разбухшие от затяжных дождей подмосковные проселки – по грибы. На машинах второго поколения, из которых и наша подопытная, перераспределением крутящего момента между мостами управляет электроника вкупе с муфтой «Халдекс», более «проворная», чем вискомуфта на первом поколении «Кросс Кантри». «Автомат» – с электронным управлением и возможностью последовательного переключения – на этих машинах традиционно задумчивый, поэтому «к резиновому газу» еще надо привыкнуть.

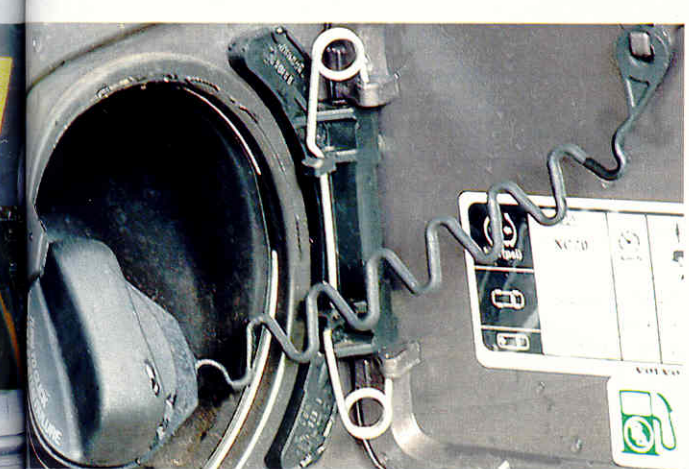
С мелким рельефом – канавами и колеями «швед» расправился в два счета. Но покрытый грязью холм ему оказался не по зубам – передние колеса беспомощно месили грязь, а задние стояли как вкопанные. Что ж, ползание по болоту – не для «Кросс Кантри», препятствия надо штурмовать по-легковому – с ходу. На обратном

пути на асфальте началась сильная вибрация. Неужели что-то повредили? Срочно в сервис!

Причину тряски в дилерском техцентре обнаружили сразу – на широченные внутренние полки колес налипла густая грязь. Полностью отмыть ее снаружи из-за замысловатого дизайна ступичной части не удалось. Вердикт – снять и вычистить колеса с проверкой балансировки. Дороговато обходятся дизайнерские изыски!

Впрочем, было чем утешиться. Тщательно осмотрев автомобиль на подъемнике, мы не нашли никаких изъянов. Приличный дорожный просвет позволил избежать отметин на днище, а время коррозии еще не пришло. Нигде ничего не истерлось, не прохудилось и не треснуло. Даже «косточки» (стойки стабилизатора), попортившие немало крови владельцам прежних модификаций, оказались в порядке.

В городском потоке авто пользуется уважением. Очень кстати – обзор назад под острым углом здорово ограничивает массивная стойка, а в зеркало не все разглядишь. Зато внутренний комфорт – на высоте. Бесшумно работает кондиционер, негромко играет музыка, только цифры расхода топлива на дисплее – 15,6 л на 100 км – разрушают идиллию. Зато дорогой автомобиль можно кормить дешевым (и, главное, с минимумом присадок) бензином с октановым числом 92. А это – главная статья расходов будущего владельца. □



Пробка на пружинке – даже по рассеянности не потеряешь. Рекомендованный бензин – российского стандарта: от 91 до 98.

«Кросс Кантри» в России уважают. В городском потоке – подвинутся, на бездорожье – подтолкнут. От легких касаний бока защищают широкие пластиковые накладки, а мощные бамперы, прочный каркас и шесть подушек безопасности сберегут жизнь при столкновении.



ТАМ, ЗА ГОРИЗОНТОМ

Андрей Кочетов

Автомобили со спортивным характером и романтичным названием Skyline («Горизонт») «Ниссан» выпускает с 1957 года. Длинная родословная подтверждает незаурядные качества модели, которая стала и любимым объектом профессионального тюнинга, и своего рода национальной гордостью, поскольку до 2003 года производилась только с правым рулем и никуда не экспортировалась.

Автомобиль выделяется консервативностью – мощный мотор, чаще задний или полный привод, кузова – седан или двухдверное купе. Отличительной чертой всех поколений, за исключением последнего, были стремительные черты угловатого кузова и сдвоенные круглые фонари на плоской корме. Но вот уже два года как «Скайлайн» продается не только в Японии, но и в Америке под скучным названием Infiniti G35 – с левым рулем и мотором 3,5 литра, который не встречается на японской версии.

Японский «Скайлайн» в нынешнем виде выпускается с 2001 года. Отделка интерьера подчеркивает, что эта машина –



Последнее поколение утратило однозначную узнаваемость, став в ряд шаблонно-красивых; о родословной напоминает лишь надпись на крышке багажника.

Задние световые приборы теперь как у всех – сложной конфигурации со светодиодной начинкой. Традиционная круглая «оптика», к огорчению поклонников, осталась в прошлом.

«Ниссан-Скайлайн» 2001 года рождения с пробегом 64 тыс. км продается в Москве за $19 000.



В салоне спортивный дух подчеркивают маленький руль, широкий и высокий тоннель с коротким селектором «автомата».

Для задних пассажиров – комфортные свободные кресла, соответствующие бизнес-классу.

Приборная панель «вписана» в проем маленькой хваткой баранки и перемещается при регулировке вместе с рулем.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	NISSAN SKYLINE 2.5	NISSAN SKYLINE 3.0	INFINITI G35
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина		4675	
ширина		1750	
высота		1485	
база		2850	
колея спереди/сзади		1500/1505	
Радиус поворота, м		5,5	
Снаряженная масса, кг	1450	1490	1550
Полная масса, кг	1745	1765	1825
Макс. скорость, км/ч	220	230	240
Топливо		АИ-91–95	
запас топлива, л		80	
Средний расход топлива, л/100 км	8,3	8,6	11,1
Двигатель			
Расположение		спереди продольно	
Конфигурация		V6	
Число клапанов		24	
Рабочий объем, см³	2495	2987	3498
Мощность, кВт/л.с.	158/215	191/260	191/260
при об/мин	6400	6400	6000
Крутящий момент, Н·м	270	324	352
при об/мин	4400	4800	4800
Трансмиссия			
Тип		задне- или полноприводная	
Коробка передач	A4, A5	A5	A5, M6
Ходовая часть			
Подвеска: спереди/ сзади		многорычажная	
Рулевое управление		реечное с гидроусилителем	
Тормоза		дисковые вентилируемые	
Размер шин	205/ 65R16	205/ 55R17	215/ 55R17

для амбициозного водителя с толстеньким кошельком. Одна обивка сидений чего стоит: износостойкая искусственная замша смотрится побогаче многих кожаных салонов. В кресле, удобном даже крупному водителю, сидишь как влитой. В базовой версии – трехрежимная (обычный, спортивный, зимний) автоматическая коробка передач, ABS, две подушки безопасности, электропакет, климатическая установка, аудиоцентр с встроенным CD-чейнджером.

«Скайлайн» – редкий пример удачного компромисса. Автомобиль обладает прекрасной управляемостью на больших скоростях, отменной динамикой, но все это не в ущерб комфорту. В неспешных поездках по городу – обычный большой и удобный бизнес-класс. Но стоит выехать на скоростную трассу, переключиться в спортивный режим и чуть порезче нажать на акселератор – под капотом просыпается дух скорости. Автомобиль становится мощным «классиком», который доставит удовольствие водителю.

В России «Скайлайн» пользуется скорее платонической любовью – известен, но на авторынках встречается редко. Причина понятна – автомобиль дорогой, его покупают не для экономии на правом руле, а, как говорится, из любви к искусству. □

СРЕДНИЕ ЦЕНЫ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ (в долларах США)*

Модель	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
ВАЗ											
ВАЗ-1111, 11113	2900	2700	2300	1900	1700	1500	1200	1100	1000	900	800
ВАЗ-21043	4400	4000	3500	3400	2900	2700	2400	2100	1900	1800	1400
ВАЗ-21047	4600	4200	3400	3200	3000	2500	2400	2000	1900	1800	-
ВАЗ-21053	3800	3500	3100	3000	2600	2400	2100	1900	1700	1600	1300
ВАЗ-2106	3600	3500	3000	2900	2600	2400	2100	1900	1700	1600	1500
ВАЗ-21061	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	2600	2500	2300	2100	1800	1500	1400
ВАЗ-2107, 21074	4400	3900	3500	3100	2900	2600	2400	2300	2000	1800	1600
ВАЗ-2108	-	-	-	-	-	-	-	3000	2600	2500	2300
ВАЗ-21083	м.д.	м.д.	4900	4500	4100	3700	3500	3100	2700	2500	2300
ВАЗ-2109	-	-	-	-	-	-	-	3200	2900	2600	2400
ВАЗ-21093	5800	5500	5100	4700	4300	3900	3600	3300	2900	2600	2500
ВАЗ-21099	м.д.	6000	5500	5000	4500	4200	3800	3400	3100	2800	2600
ВАЗ-2110	-	-	-	-	5000	4500	4100	3900	3500	-	-
ВАЗ-21102	7500	7000	6200	5600	5100	4600	4200	4000	3900	-	-
ВАЗ-21103	м.д.	7200	6500	5800	5200	4800	4400	4100	-	-	-
ВАЗ-21104	7900	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ВАЗ-2111	7700	7100	6300	5800	5200	4600	4400	м.д.	-	-	-
ВАЗ-21113	7800	7500	6500	5900	5300	4700	м.д.	-	-	-	-
ВАЗ-2112	7200	7000	6500	6000	5300	5000	м.д.	-	-	-	-
ВАЗ-21124	8100	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ВАЗ-2114	6400	6100	5600	5100	-	-	-	-	-	-	-
ВАЗ-2115	6500	6300	5900	5300	4900	4600	4200	4000	-	-	-
ВАЗ-21213	м.д.	м.д.	м.д.	4200	4000	3600	3100	3000	2800	2200	2000
ВАЗ-21214	7000	6400	5200	4800	4400	3800	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
ВАЗ-2123	10400	9700	8500	м.д.	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-
ВАЗ-2131	м.д.	м.д.	5700	5500	4900	4500	4200	3400	2900	2700	м.д.

Модель	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
АЗЛК											
"Москвич-2141"	-	-	-	-	-	-	-	1600	1400	1100	1000
"Москвич-Святогор 1.6"	-	-	-	м.д.	м.д.	м.д.	2200	2100	м.д.	-	-
"Москвич-Святогор 1.7"	-	-	-	м.д.	м.д.	2500	2100	1900	м.д.	-	-
"Москвич-Святогор 2.0"	-	-	-	м.д.	м.д.	2700	2500	2300	м.д.	-	-
ИЖ											
ИЖ-412	-	-	-	-	-	-	-	-	800	700	600
ИЖ-2126	м.д.	4000	3200	2700	2400	2100	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
ИЖ-2715	-	-	-	-	-	1600	1100	1000	900	700	500
ИЖ-2717	м.д.	3700	2800	2600	2200	2100	-	-	-	-	-
ГАЗ											
ГАЗ-31029	-	-	-	-	-	-	-	-	1900	1500	1400
ГАЗ-3110	-	5700	5500	4600	3900	3300	2800	2500	2100	-	-
ГАЗ-31105	7200	6600	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ГАЗ-3102	м.д.	7500	6200	5400	5000	3900	3700	3000	2600	2500	1700
ЗАЗ											
ЗАЗ-1102	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	800
УАЗ											
УАЗ-31512	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	2800	2500	2400	1500
УАЗ-31514	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	3700	3500	2800	2600	1800
УАЗ-31622	м.д.	м.д.	10500	7900	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-

* В таблице даны цены предложения в среднем по России на автомобили в хорошем состоянии, ежегодный пробег которых, объявленный продавцом, не превышает 20 000 км.

СРЕДНИЕ ЦЕНЫ НА ИНОСТРАННЫЕ АВТОМОБИЛИ (в долларах США)*

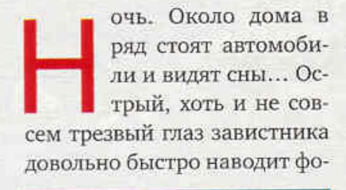
Модель	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
"Ауди-80"	-	-	-	-	-	-	-	-	м.д.	7200	7000	6500	5500
"Ауди-100"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8800	8000	7500	7200
"Ауди-А3"	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	13000	11000	10100	м.д.	-	-	-	-	-
"Ауди-А4"	м.д.	20100	16500	14500	14000	12500	11200	10000	9500	м.д.	-	-	-
"Ауди-А6"	м.д.	м.д.	23600	20800	18000	15500	13600	12000	11000	10000	-	-	-
"Ауди-А8"	м.д.	м.д.	м.д.	30100	27500	20100	18500	15600	14100	м.д.	-	-	-
"Ауди-Олроуд"	м.д.	35800	34900	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
БМВ 3-й серии	м.д.	26000	22000	18900	17600	14500	11000	10300	8500	8000	7100	6500	5700
БМВ 5-й серии	м.д.	31500	26200	22100	18200	16700	15500	14000	10000	8200	7500	6700	6000
БМВ 7-й серии	м.д.	м.д.	м.д.	28800	25100	22000	18000	15800	14500	11000	8000	7000	6400
БМВ-Х5	м.д.	46000	42100	40000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Вольво-440"	-	-	-	-	-	-	-	м.д.	м.д.	4200	4000	3500	2700
"Вольво-460"	-	-	-	-	-	-	-	5500	5000	4500	4200	3500	3100
"Вольво-850"	-	-	-	-	-	-	10500	9500	8000	7300	6500	6000	-
"Вольво-940"	-	-	-	-	-	м.д.	м.д.	8000	7500	6500	5700	5500	5100
"Вольво-S40"	18900	16000	15300	14000	12500	11500	10100	9900	-	-	-	-	-
"Вольво-S60"	29000	25500	23500	21300	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Вольво-S70"	-	-	-	м.д.	15000	13000	12300	м.д.	-	-	-	-	-
"Вольво-S80"	м.д.	м.д.	м.д.	20400	18900	18200	-	-	-	-	-	-	-
"Дэу-Матиз"	6300	5500	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-	-	-
"Дэу-Нексия"	8000	6800	6500	6000	5600	4900	4500	4300	3800	-	-	-	-
"Дэу-Эсперо"	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	6200	5500	5100	4800	4000	-	-	-	-
"Дэу-Нубира"	м.д.	м.д.	10800	10200	7500	7200	м.д.	-	-	-	-	-	-
"Дэу-Леганза"	м.д.	м.д.	м.д.	11800	10000	9300	8700	-	-	-	-	-	-
"КИА-Рио"	10300	10000	8200	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"КИА-Спортидж"	16000	13800	12600	12200	11400	10500	9800	8000	7700	7500	7000	-	-
"Мазда-323"	-	13000	10000	9000	8000	7400	7000	6500	6000	5200	4200	3700	3500
"Мазда-626"	-	м.д.	13500	11500	9600	8700	8500	8000	7000	6300	5700	4800	4400
"Мазда-6"	20500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Мазда-Трибьют"	м.д.	м.д.	20000	19500	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Мерседес-190"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7300	6000	5500
"Мерседес-А"	м.д.	м.д.	16000	14000	12500	11500	м.д.	-	-	-	-	-	-
"Мерседес-С"	м.д.	м.д.	26000	24000	16500	15000	13300	11800	10500	9800	9300	-	-
"Мерседес-CLK"	м.д.	м.д.	м.д.	27500	22000	20800	м.д.	-	-	-	-	-	-
"Мерседес-Е"	м.д.	40300	30000	25600	22000	18600	17200	16000	12500	10000	9600	7600	7000
"Мерседес-ML"	51000	40000	34000	31600	26500	23500	-	-	-	-	-	-	-
"Мерседес-S"	м.д.	м.д.	м.д.	45000	40000	28500	24500	21500	20000	16800	13500	12900	м.д.
"Мерседес-V"	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	18100	16900	14500	-	-	-	-	-
"Мицубиси-Галант"	м.д.	14800	13200	11900	10900	10000	8500	7800	6800	5500	5000	4700	4000
"Мицубиси-Каризма"	13500	12800	12500	11600	10000	9200	8700	8000	7400	-	-	-	-
"Мицубиси-Лансер"	14000	13000	11200	10000	8200	7800	7000	6800	6000	5300	4000	3500	3200
"Мицубиси-Паджеро"	32000	30500	28400	25500	17300	16500	15200	14500	12000	11500	10200	9000	7800
"Мицубиси-Паджеро Пинин"	20500	19500	м.д.	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-
"Мицубиси-Спейс Стар"	16000	14500	12500	11000	10700	-	-	-	-	-	-	-	-
"Ниссан-Алмера"	14500	13300	12500	11000	8700	8100	7000	6500	м.д.	-	-	-	-
"Ниссан-Максима"	м.д.	м.д.	22500	19300	14000	12000	10500	10000	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
"Ниссан-Примера"	18500	17500	15000	12500	10600	9300	8400	8000	6500	5800	5000	4600	4300
"Ниссан-Санни"	-	-	-	-	-	-	-	-	4900	4500	4000	3800	3000
"Ниссан-Террано"	-	-	-	-	-	-	-	м.д.	м.д.	м.д.	8000	7000	5500
"Ниссан-Террано II"	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	15100	14000	12500	11500	10000	7900	-	-
"Ниссан Х-Трейл"	25900	23800	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Опель-Астра"	14500	13600	12000	10500	9900	9000	7200	6000	5600	5300	4700	4200	3500
"Опель-Вектра"	м.д.	м.д.	13000	12000	11000	9500	8800	7900	6600	5900	5300	4300	4100

Модель	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
"Опель-Омега"	м.д.	м.д.	16100	14500	12000	10700	9300	8300	7500	7000	5000	4000	3500
"Опель-Фронтера"	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	13300	12500	11200	10000	7800	6900	6500	-
"Пежо-206"	11800	10500	10000	9300	8600	8200	-	-	-	-	-	-	-
"Пежо-307"	16000	14000	13500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Пежо-405"	-	-	-	-	-	-	-	-	м.д.	5500	4800	4200	4000
"Пежо-406"	17000	15000	14500	12400	11000	10000	8600	7800	м.д.	-	-	-	-
"Рено-Клио"	м.д.	9500	8500	7300	6900	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
"Рено-Лагуна"	17800	14700	13800	11800	10300	9500	8400	7500	6800	м.д.	-	-	-
"Рено-Меган"	12300	11000	10000	9500	8500	7000	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-
"Рено-Меган Сценик"	15000	14000	12800	12000	11100	10700	9800	м.д.	-	-	-	-	-
"Ровер-75"	м.д.	м.д.	20000	18100	17000	-	-	-	-	-	-	-	-
СААБ-9000	-	-	-	-	-	м.д.	9500	8500	8100	7500	7000	6000	4500
СААБ 9-3	м.д.	м.д.	м.д.	15500	13600	10200	-	-	-	-	-	-	-
СААБ 9-5	м.д.	24000	20700	19500	17000	14000	м.д.	-	-	-	-	-	-
"Субару-Импреза"	м.д.	м.д.	м.д.	10400	9500	8900	8300	7000	6000	5500	5100	-	-
"Субару-Легаси"	м.д.	м.д.	16500	15000	13800	12000	9000	8000	7300	6000	5500	4500	4100
"Субару-Форестер"	м.д.	22000	19300	16800	15500	13600	10800	-	-	-	-	-	-
"Сузуки-Гранд Витара"	м.д.	17500	16900	15000	14500	13600	-	-	-	-	-	-	-
"Тойота-4 Раннер"	-	-	-	-	-	-	-	м.д.	10000	8700	8000	7800	7500
"Тойота-Кэмри"	30100	23000	19800	16500	15000	11200	9700	8800	7500	6500	6000	5000	4300
"Тойота-Авенсис"	23000	17500	16100	13300	12600	11000	-	-	-	-	-	-	-
"Тойота-Карина"	-	-	-	-	-	9600	9000	8600	м.д.	-	-	-	-
"Тойота-Карина Е"	-	-	-	-	-	-	-	-	7700	7000	6500	5500	-
"Тойота-Карина II"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4000	3500
"Тойота-Королла"	16000	13800	11900	10000	8000	7500	6800	5800	5400	5000	4700	4200	3300
"Тойота-Ленд Крузер"	м.д.	45800	42100	36600	32500	29500	22100	17500	16500	15700	13500	11600	м.д.
"Тойота-Марк II"	м.д.	м.д.	м.д.	13700	11200	9600	9000	8000	7000	6500	5700	4200	3800
"Тойота-RAV4"	28500	23800	21500	17500	14900	13600	12400	10500	9500	6700	-	-	-
"Тойота-Ярис"	м.д.	11000	10500	9500	9200	-	-	-	-	-	-	-	-
"ФИАТ-Брава"	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	7000	6800	6300	м.д.	-	-	-	-
"ФИАТ-Пунто"	м.д.	м.д.	м.д.	8500	8200	6300	6000	5600	5000	4600	м.д.	-	-
"Фольксваген-Бора"	м.д.	15600	15000	14200	13800	м.д.	-	-	-	-	-	-	-
"Фольксваген-Венто"	-	-	-	-	-	м.д.	8500	7500	6700	6400	6300	5700	-
"Фольксваген-Джетта"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4100
"Фольксваген-Гольф"	м.д.	м.д.	12800	12100	11200	10200	8300	7200	6600	6400	6100	5500	4000
"Фольксваген-Пассат"	м.д.	19500	18600	14600	13000	11800	10700	9000	7700	7500	6300	5800	5300
"Фольксваген-Шаран"	м.д.	м.д.	22000	18900	16500	15500	13500	12000	м.д.	-	-	-	-
"Форд-Фокус"	13200	12500	11200	10600	10000	9100	-	-	-	-	-	-	-
"Форд-Эскорт"	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	7400	6000	5400	4900	4600	4500	3800	3300	2900
"Форд-Мондео"	18800	17000	15800	10500	9400	8900	7800	7400	6600	6000	5400	-	-
"Форд-Скорпио"	-	-	-	-	-	м.д.	м.д.	8000	7200	6100	4700	4500	3500
"Форд-Сьерра"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	м.д.	3500	3100
"Форд-Торус"	м.д.	15200	14700	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	7200	6000	5600	4300	3500	2700
"Хёндэ-Соната"	м.д.	13700	12000	10700	9500	9000	7600	7200	5000	4500	м.д.	м.д.	м.д.
"Хёндэ-Санта Фе"	24000	23000	21400	19800	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Хёндэ-Терракен"	м.д.	25000	23000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Хонда-Аккорд"	м.д.	м.д.	м.д.	14000	13000	11000	9700	8300	7500	6500	5900	5000	4500
"Хонда-Сивик"	м.д.	14000	13500	10100	9300	8300	7400	7000	5800	5700	5300	4600	4000
"Хонда CR-V"	27500	25000	19800	17900	16500	14600	12700	-	-	-	-	-	-
"Хонда HR-V"	м.д.	17100	16000	14000	13600	-	-	-	-	-	-	-	-
"Хонда-Шаттл"	-	-	-	м.д.	м.д.	12500	11300	9600	6500	-	-	-	-
"Шкода-Фабия"	11000	10000	9000	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-
"Шкода-Фелиция"	-	-	-	м.д.	м.д.	5500	4700	4200	3800	-	-	-	-
"Шкода-Октавия"	16000	14000	13000	12100	10000	8500	8000	-	-	-	-	-	-

- – модель не выпускалась м.д. – мало данных * В таблице даны средние цены предложения на автомобили в хорошем состоянии с годовым пробегом, заявленным продавцом, не более 20 000 км.

ШРАМЫ НЕ УКРАШАЮТ МАШИНУ!

Михаил Васильев



Ночь. Около дома в ряд стоят автомобили и видят сны… Острый, хоть и не совсем трезвый глаз завистника довольно быстро наводит фокус на лаковую поверхность самого дорогого авто. Палач, сжимая в руке гвоздь «сотку», подкрадывается и выводит на крыле свой ответ «Пининфарине» или «Италдизайну», любимые три буквы – кириллицей.

Что написано гвоздем – не выведешь и антицарапином! Да, действительно, бороться автохимией с проявлениями межклассовой нетерпимости не получится, а вот убрать мелкие царапины и неровности – вполне возможно. По крайней мере, так пишут на упаковках. Проверим!

1 Blue Coral
Заявленный изготовитель – **США**



■ Ориентировочная цена – 75 руб.

■ В каждой номинации тюбик «Голубой коралл» находится на одном из призовых мест. И паутинку с краски убирает, и царапину покрупнее не хуже других… и цена не кусается.

2 CCI
Заявленный изготовитель – **Япония**



■ Ориентировочная цена – 280 руб.

■ Эксперты сошлись на том, что в упаковке только полироль – без абразива. Доказательство: в процессе полировальная ткань не окрашивалась в цвет пластинки. А весь текст – «ненашенский».

3 DoctorWax
(полироль для удаления царапин)
Заявленный изготовитель – **США**



■ Ориентировочная цена – 180 руб.

■ Стабильное третье место по всем номинациям. Отметим, что после применения производитель рекомендует нанести защитный полироль. Видимо, не помешает.

4 DoctorWax
(тонкая полировальная паста)
Заявленный изготовитель – **США**



■ Ориентировочная цена – 130 руб.

■ Не самый лучший борец с царапинами – ни в одной из номинаций не представлен. Прирост блеска после обработки – 24 единицы. В борьбе с крупной царапиной – также без аплодисментов.

5 GS27
Заявленный изготовитель –
Франция



■ Ориентировочная цена – 300 руб.

■ В сражении с крупной царапиной французский легионер получил орден за заслуги, но вот пройтись после боя защитным полиролем полезно – будет еще чище.

6 Liqui Moly
Заявленный изготовитель –
Германия





■ Ориентировочная цена – 280 руб.

■ Понравился! Первое место по сумме двух показателей: 80 баллов по удалению крупной царапины и 33 единицы прироста блеска – очень хорошо!

7 Meguiar's
Заявленный изготовитель –
США



■ Ориентировочная цена – 290 руб.

■ Лидер теста! Лучший прирост блеска – 40 единиц и хороший результат по взятию крупных царапин. Как всегда, больше о победителях сказать нечего…

8 SCT
Заявленный изготовитель –
Германия



■ Ориентировочная цена – 75 руб.

■ Крупные неприятности на краске «немец» просто «умножил на ноль», а с паутинкой не справился – это результат работы крупноабразивных частиц. Придется пройтись защитным полиролем.

Закупив в крупных московских магазинах 12 наименований самых распространенных препаратов по борьбе с царапинами, мы отдали их на испытания в НИЦБЫТХИМ. Окрашенные металлические пластинки эксперты беспощадно потерли шершавой губкой – те помутнели, приняв грустный вид. До кучи, на каждую пластинку нанесли по одной царапине средней глубины, смоделировав контакт с колючей веткой. Теперь за дело!

Поверхность обрабатывали химией до достижения максимального эффекта, периодически делая замеры блескомером. После этого пластинки протерли растворителем, чтобы снять слой воска, содержащийся в препарате, и

9 Turtle wax (rubbing compound)
Заявленный изготовитель –
Англия



■ Ориентировочная цена – 120 руб.

■ «Черепашка» из металлической баночки целиком «съела» крупную царапину, лишь слегка тронув мелкие. Без повторной обработки чем-то менее прожорливым не обойтись.

10 Turtle wax
(антицарапин-реставратор)
Заявленный изготовитель – **США**



■ Ориентировочная цена – 170 руб.

■ Эксперты присудили этому препарату третье место по приданию блеска. С мелкими царапинами и помутнениями справится, а с более крупными ему бороться тяжело.

11 Turtle wax «антицарапин»
Заявленный изготовитель –
Англия



■ Ориентировочная цена – 120 руб.

■ Хороший результат – второе место по сумме показателей. Кстати, по информации производителя, компания запатентовала слово «антицарапин» в названиях – кто успел, тот и съел!

12 Turtle wax (полировальное молочко)
Заявленный изготовитель – **США**



■ Ориентировочная цена – 140 руб.

■ Хороший препарат: прирост блеска – 37 единиц, удаление крупной царапины – 50 баллов. А с учетом привлекательной цены и известности бренда можно смело рекомендовать!

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ СРЕДСТВ ДЛЯ УДАЛЕНИЯ ЦАРАПИН

№ и название образца	Прирост блеска, ед. блескомера после обработки		Удаление более крупной царапины, баллы
	препаратом	растворителем	
1. Blue Coral	42	–4	50
2. CCI	28	–7	30
3. DoctorWax (полироль для удаления царапин)	40	–7	50
4. DoctorWax (тонкая полировальная паста)	28	–4	30
5. GS27	37	–6	100
6. Liqui Moly	35	–2	80
7. Meguiar's	42	–2	80
8. SCT	29	–7	100
9. Turtle wax (rubbing compound)	31	–3	100
10. Turtle wax (антицарапин-реставратор)	35	–6	30
11. Turtle wax «антицарапин»	31	–4	80
12. Turtle wax (полировальное молочко)	39	–2	50

определить истинное состояние обработанной поверхности, а не визуальный эффект от полироля, который все равно смоется.

По эффективности все препараты можно грубо разделить на два типа: одни вывели крупную царапину, но общая потертость не сильно изменилась, а другие сгладили помутнение и мелкие царапинки, но крупные остались.

Эксперты объяснили это так: в состав антицарапинов входит абразив и воск. Размер абразивных частиц и количество воска в различных препаратах колеблется. Отсюда и разный эффект: те, что с крупными частицами, сглаживают более глубокие царапины, но блеска почти не дают: после использования не помешает пройтись полиролем. Другие, с более мелкими частицами, отлично справляются с потертостями и так называемыми паутинными царапинами на краске, но царапины средней глубины им уже не по зубам.

Суждения экспертов даны под фото, расположенными по алфавиту. Цифры – в таблице. А победителей определили в трех номинациях. □

Номинация	Победители
Номинация **По сумме двух показателей: удаление царапин и блеск**	**1 – Meguiar's, Liqui Moly** **2 – Turtle wax (полировальное молочко), Blue Coral, Turtle wax (антицарапин)** **3 – DoctorWax (полироль для удаления царапин)**
Номинация **По удалению крупных царапин**	**1 – GS27, Turtle wax (rubbing compound), SCT** **2 – Meguiar's, Liqui Moly, Turtle wax (антицарапин)** **3 – Blue Coral, Turtle wax (полировальное молочко), DoctorWax (полироль для удаления царапин)**
Номинация **По приданию блеска**	**1 – Meguiar's** **2 – Blue Coral, Turtle wax (полировальное молочко)** **3 – DoctorWax (полироль для удаления царапин), Liqui Moly, GS27, Turtle wax (антицарапин-реставратор), Turtle wax (антицарапин)**

ЗАЩИТИТЕ ПЕЧЕНЬ ОТ АЛКОГОЛЯ!

Материал подготовлен при участии старшего научного сотрудника Клиники пропедевтики внутренних болезней, гастроэнтерологии и гепатологии, кандидата медицинских наук Буеверова А.О.

Деловые ужины и корпоративные мероприятия почти никогда не обходятся без употребления алкоголя, а частые стрессовые ситуации (такая уж у нас жизнь) принято снимать традиционным русским способом – все за той же рюмкой.

Как определить, угрожает ли вам алкогольная болезнь печени?

О том, что алкоголь – один из главных врагов печени, знают все. А вот тот факт, что по масштабам поражения алкоголь сегодня вполне может конкурировать с вирусами, далеко не так широко известен.

Между тем, проблема весьма серьезна: печень – это очень надежный, молчаливый и терпеливый орган, который нередко дает знать о своих страданиях, лишь тогда, когда резервов для восстановления уже нет. Поэтому установить истинное количество людей, страдающих заболеваниями печени, невозможно. По имеющимся же подсчетам, в России около 10 миллионов человек страдают от алкоголизма. Однако алкогольная болезнь печени может развиваться и у людей, не имеющих алкогольной зависимости. Дополнительными факторами, увеличивающими риск развития алкогольной болезни печени, могут стать ожирение, диабет, вирусный гепатит.

Алкогольная болезнь печени проходит 3 стадии:

1) жировая дистрофия печени
2) гепатит
3) цирроз

Основной метод лечения алкогольной болезни печени – отказ от употребления алкоголя. Однако по тем или иным причинам для пациентов это не всегда возможно: многие деловые вопросы, например, у нас зачастую решаются только за бокалом чего-нибудь крепкого. Поэтому без лечения действительно не обойтись. Необходимо получить консультацию специалиста, который назначит лекарственные препараты, воздействующие на механизм развития этой болезни. Одним из таких препаратов является Эссенциале® форте Н. Его основу составляют фосфолипиды – важнейший структурный компонент оболочки клеток печени (гепатоцитов). Они включаются в поврежденные клетки, «ремонтируя» их. Эссенциале® форте Н снабжает печень фосфолипидами в активной форме, поэтому они встраиваются в клетки печени не просто как «заплатки», а как активный компонент.

Эссенциале® производится из высокоочищенного природного сырья. Около 200 проведенных на сегодняшний день клинических исследований с участием более 11 000 пациентов доказали его эффективность и безопасность. Единственным противопоказанием к применению Эссенциале® форте Н является индивидуальная непереносимость компонентов препарата.

Таким образом, если вы попадаете в группу риска, Эссенциале® поддержит вашу печень и ускорит ее восстановление. Но даже это не гарантирует ей полной защиты от поражения в дальнейшем. Необходимо прекратить употребление алкоголя или ограничить его. Если же у вас есть основания полагать, что у вас уже развилась алкогольная болезнь печени, – непременно получите консультацию специалиста.

Если вы регулярно употребляете спиртные напитки с содержанием более 40г чистого этанола (приблизительно 100 г водки, 800 мл пива или 400 мл сухого вина в день) – здоровье вашей печени под угрозой.

RU.PHC.05.10.02



107045, Москва, Последний пер., д. 23, стр. 3. Тел.: (095) 721 14 00. Факс: (095) 721 14 11.
101000, Москва, Уланский пер., д. 5, стр. 1. Тел.: (095) 926 57 03/11/24/35. Факс: (095) 926 57 10/34.

Рег. уд. МЗ РФ П №011496101-1999

ЭТЮД В БРИТАНСКИХ ТОНАХ

Михаил Колодочкин

А это еще что? Мое изумление было искренним – уходящая вправо разбитая дорожка куда больше напоминала Подмосковье, нежели пригород Манчестера – Олдем. Однако м-р Скотт Грей, менеджер по экспорту компании «Джеймс Бриггс», взирает равнодушно: да ладно, мол, мы же в провинции… Зато автохимию делаем хорошую – в том числе для России.

Представить на одной журнальной страничке все многообразие фирменной продукции невозможно – просто пробегитесь взглядом по фото. Обратите внимание на баллончик с надписью DOUBLE ACRYLIC – при знакомых габаритах в нем стало вдвое больше краски. Раньше 40% объема занимал ацетон, еще 35% – газ, а краске оставалась всего четверть! Теперь вместо ацетона используется фирменный газ, одновременно выполняющий роль растворителя. Отныне 50% – газу, 50% – краске: отсюда и удвоение ее количества. Вторая интересная новинка – Paint Repair&Touch-up Kit – ремонтный наборчик. Популярные у нас кисточки для подкраски мелких сколов и царапин стали тоньше, при этом грунт, краска и лак (если вы поцарапали металлик) теперь продаются «втроем». Помимо кисточек, в набор входят ма-а-аленькие такие инструментики: одним удаляют ошметки краски и ржавчину, а другим сглаживают нанесенные слои препаратов.

Насколько все это удобно и надежно на практике, пока не знаю. Но контейнеры, готовые к отправке из Олдема в Россию, видел собственными глазами. Поэтому «этюды в британских тонах» очень скоро подвергнутся «всенародному» обсуждению – посмотрим, оценят ли россияне стиль сэра «Джеймса Бриггса»…

«Ладу» в пригороде Манчестера отыскать не удалось – позировать пригласили «Эм-Джи»… Но именно такие баллончики с удвоенным содержанием краски здесь делают для России.

Джентльмен из Олдема лично демонстрирует преимущества новых кисточек перед «обычными».



ДИСКОТЕКА ДЛЯ «ДЕСЯТКИ»

Михаил Васильев

Выхожу из подъезда, а на парковке сосед свою «десятку» прогревает. И сразу к делу: «В выходные диски тормозные менял – поставил вентилируемые!» – хвастается. – «Какие-какие?» – «Вентилируемые! Раньше штатные стояли, а теперь с дырочками да канавками. Вот!»

Заблуждается, конечно, сосед. На переднеприводных ВАЗах вентилируемые диски устанавливают изначально, на конвейере. Ведь скорости, а значит, и нагрузки на тормозную систему современных автомобилей возросли, и невентилируемые тормозные диски уже не справляются с возросшей температурой трущихся поверхностей. Вот и появились тормозные диски, отлитые с пустотами и ребрами жесткости, улучшающими охлаждение. Но на штатных вазовских деталях ни перфорации, ни канавок нет – это, так сказать, дополнительные конструктивные особенности, позволяющие дискам выдерживать еще большие температурные нагрузки. Как, например, на спортивных автомобилях.

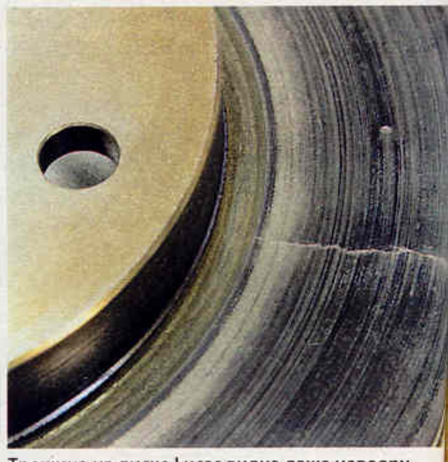
Поскольку для многих наших соотечественников ВАЗ-2110 давно стал спортивным болидом, на прилавках магазинов автозапчастей заблестели отшлифованным металлом перфорированные диски и для этих автомобилей.

Быть экспертизе! Мы купили комплект перфорированных дисков LGR и, конечно, не удержались, чтобы не сравнить их со штатными, производства Тольятти, а еще, для полноты картины – и с импортными, немецкими Lucas. Испытания провели, как и полагается, в НАМИ. Помимо привычных параметров – геометрических размеров, статического дисбаланса и твердости рабочих поверхностей, было решено определить склонность к короблению при охлаждении разогретого диска водой. Бывает ведь, что в дождливую погоду после длительного торможения волей-неволей приходится переплывать глубокую лужу. После такого «кэмел трофи» нередко при торможении бьет руль – диски повело… Вот и у нас при охлаждении водой на диске Lucas и LGR появились трещины. Тольяттинский боец слабины не дал!

В результате экспертизы выяснилось, что тольяттинский тормозной диск имеет отклонения по биению рабочей поверхности, но, как ни странно, наилучшую балансировку. Худший по балансировке – перфорированный диск, что, по мнению экспертов, скорее всего связано с небрежным сверлением перфорационных отверстий.

Износостойкость у всех видов дисков примерно одинакова, равно как износостойкость самих колодок при работе с отечественным и импортным дисками. А вот на перфорированном диске износ колодок существенно ниже.

Эффективность торможения (тормозной путь) у отечественного диска чуть лучше, чем у остальных, зато у перфорированных преимущество при работе в зоне высоких температур. Так на 25-м торможении у неперфорированных дисков температура поднялась до 350–360°C, у перфорированного – до 280°C.


Трещина на диске Lucas видна даже невооруженным взглядом.

В итоге – все как у людей: каждый тормозной диск имеет свои преимущества и недостатки. Но ответим на главный вопрос экспертизы: стоит ли устанавливать на «десятку» перфорированные диски? Эксперты считают, что перфорация в присущем ВАЗ-2110 диапазоне температур, давлений и скоростей не только не дает существенных преимуществ, но и ухудшает ряд характеристик, увеличивая при этом стоимость изделия. Стоит ли хвастаться? □

Тормозные диски «Тольятти»



- Ориентировочная цена – 1240 руб.
- «Тольяттинец», к счастью, не опозорился – лишь отклонения по биению рабочей поверхности можно назвать ложкой дегтя в бочке меда, зато балансировка самая точная. «Водные процедуры» диски также прошли достойно, и эффективность торможения у них самая высокая. Лидер теста.

Тормозные диски Lucas



- Ориентировочная цена – 1600 руб.
- «Немец» занял промежуточное положение между хорошо и плохо… До испытаний – никаких претензий, но после того, как разогретый диск опустили в воду, на металле появились внушительные трещины, а норма по параллельности оказалась превышена почти в шесть раз.

Тормозные диски LGR



- Ориентировочная цена – 1450 руб.
- Минусы: изначально норма по статическому дисбалансу превышена в три раза. После охлаждения водой норма по параллельности и биению превышена в 2,5 и два раза соответственно. Около перфорационных отверстий образовались трещины. Из плюсов: преимущество при работе в зоне высоких температур.

«ВОЛГА» НА ШАРЕ

Михаил Васильев

Если кому-то через сотни лет придется писать летопись третьего тысячелетия, то факт перехода автомобилей марки ГАЗ на шаровые опоры обязательно будет упомянут в ней наряду с освоением Марса и установлением дипломатических отношений с внеземными цивилизациями, поскольку многие ждали такого «тюнинга» годами. Но это будущее, оно туманно – а каково сейчас?

Наименование – «Трек»



- Ориентировочная цена – 240 руб.
- Безоговорочный лидер продаж удовлетворил и экспертов и ОСТ. Мы тоже довольны качественной запчастью.

Наименование – ЗМЗ



- Ориентировочная цена – 240 руб.
- Шаровая опора ЗМЗ – та же «трековская» конфета, только в другой обертке. Претензий нет.

Наименование – Hanse



- Ориентировочная цена – 250 руб.
- Немецкая запчасть выглядит симпатично, но сделана «впритык» – лишнего металла в ней ни грамма.

Снятые с автомобиля



- Ориентировочная цена – нет цены
- Запчасти к «волгам» поставляет ЗМЗ, в обертке от ЗМЗ лежит «Трек». Главное, чтоб работало!

РЕЗУЛЬТАТЫ ИЗМЕРЕНИЙ НИЖНИХ ШАРОВЫХ ОПОР

Параметр	Нормативные требования	ЗМЗ	«Трек»	Снятая с автомобиля	Hanse
Угол качания, град	41–44	41–42	42–43	42–43	48
Момент сопротивления, кгс·м:					
при вращании пальца	0,3–0,5	0,3–0,4	0,3–0,4	0,1–0,2	0,6–0,8
при качании пальца	0,2–0,4	0,2–0,3	0,3–0,4	0,1–0,2	0,3–0,4
Сила вырыва пальца из корпуса, кгс, не менее	3000	4000–4100	3800–4000	4000–4100	3000
Деформация при ударе 20 кгс·м, мм	1,5–2,5	1,7–2,0	2,1–2,4	2,2–2,4	1,5
Твердость рабочей поверхности, HRC	25–32	25–30	26–30	25–26	30–31
Диаметр сферы, мм	33	33	33	33	28

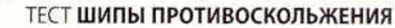
Обновленная подвеска – предмет споров истинных «волгарей». Одни говорят: мол, хорошую вещь шкворнем не назовут, другие напоминают: эта штука жила ой как долго... Долго-то оно долго, да только если по уму, обслуживать ее приходилось каждые 4000–5000 км, а если любишь автомобиль всей душой, то лежать под ним можно было хоть каждый месяц.

Теперь отложите шприцы с солидолом и пожалуйте в магазин автозапчастей за комплектом шаровых! Вам какие: «Трек» или ЗМЗ? Не ломайте голову – берите любые. Заволжский моторный покупает опоры «Трек», укладывает их в свою фирменную упаковку и поставляет на ГАЗ и в магазины. Это называется брендинг! Ну а вездесущий «Трек» – повсюду.

Для экспертизы мы приобрели нижние опоры «Трек», ЗМЗ, а к ним только что появившиеся изделия от конкурентов с Запада – «Ханзе». Испытаниям также подвергли шаровые, снятые с новенькой «Волги», то есть заведомо с конвейера.

Из магазина – привычной дорогой в НАМИ: пусть проверят! Эксперты оценили внешний вид и работу – все в порядке: шарниры работают без заеданий, стуков и скрипов. Несоответствие нижних опор, снятых с автомобиля, по моментам сопротивления объясняется тем, что автомобиль все же проехал некоторое количество километров и пары трения успели приработаться. А вот изделие «Ханзе» не соответствует нормам по диаметру сферы – это, в общем-то, допустимо. Что касается невысокой силы вырыва у «немцев», тут мнения расходятся. Для их автобанов это заведомо нормально, а для передвижения по нашим направлениям иногда хочется иметь запас... С другой стороны, если уложимся в требования, то зачем большой запас? А увеличенный момент сопротивления, по словам тех же экспертов, нестрашен – шарнир со временем притрется.

Какую опору выбрать? Ставить на машину можно любую из исследованных. А доверие к тому или иному бренду – личное дело покупателя. ▫



ГВОЗДИКИ

Сергей Мишин, Валерий Павлов

Когда один из ведущих производителей шипов противоскольжения – финская фирма Turvanasta предложила нам провести тест таких изделий, мы не колебались ни секунды – едем! Проявила к этому интерес и именитая шинная компания «Мишлен», предоставив свои Michelin Ivalo 2 размерности 195/65R15. К слову, французы создавая новые зимние шины, много и серьезно работают с производителями шипов.

Итак, мы в Финляндии на заполярном полигоне Test-World, что на тысячу километров севернее Хельсинки. Для испытаний «Турванаста» подготовила и обкатала семь комплектов одинаковых шин: с одно-, двух- и трехфланцевыми шипами разных производителей – французских Ugigrip, немецких Sitek и, конечно, со своими. Наша задача – определить зависимость сцепных свойств от величины выступа шипов над протектором и со своих позиций оценить сильные и слабые стороны разных шипов.

В шинах Michelin Ivalo 2 еще при изготовлении отлиты гнезда (сечением они напоминают перевернутую букву Т) под размеры шипов, потому на деле нам придется выяснять, какие из них лучше поведут себя в данной покрышке.

Упражнения выполняем по нашей «зарулевской» методике, но с некоторыми дополнениями. Разгон в двух вариантах: с использованием противобуксовочной системы и наиболее эффективный, торможение – с ABS и с блокировкой колес, наконец, ледяной круг – на грани скольжений и с буксованием. Кроме того, оцениваем управление разгоном, торможением и традиционную управляемость. Заезды только на льду, автомобили – Alfa Romeo 156 Sport Wagon 2,0 JTS.

Погодные условия – самые тяжелые для зимних покрышек. Март на дворе – должно быть еще холодно и снежно. Но температура воздуха около нуля, яркое солнышко чуть подтапливает лед, и в зоне контакта колес с дорогой образуется водяная пленка, работающая как смазка.

Забегая вперед, скажем, что различие сцепных свойств одних и тех же шин, но с разными шипами доходило до 10% – порой покрышки разных производителей ближе друг к другу.

А теперь о том, что нам удалось выяснить, испытав шины с разными шипами.

ОДНОФЛАНЦЕВЫЕ

1. Sitek EGU (8-11-1)



- Средняя величина выступа 1,44 мм.
- Хорошее троганье, но разгон затруднен – резко срываются в буксование и долго восстанавливаются, при этом ощутимо падает эффективность. При торможении рано начинает срабатывать ABS, не хватает информативности. В поворотах шина хорошо реагирует на доворот руля, а в скольжениях не так явно выражена недостаточная поворачиваемость. Кажется, будто у задней оси появился эффект подруливания.
- Выпали четыре шипа на левом переднем колесе на внутренней стороне.

2. Ugigrip 8-11-1



- Средняя величина выступа 1,32 мм.
- Троганье на покрышках с такими шипами затруднено – они не любят пробуксовки при разгоне и любых скольжений – и в повороте, и в торможении.
- Разгон эффективен только внатяг, на грани срыва – когда колеса совсем не пробуксовывают при торможении, как и у Sitek, рано начинает стрекотать ABS. Реакция на поворот руля хороша лишь в начальной фазе, затем машина срывается в скольжение – причем скользит долго, восстановление сцепления очень затянуто.
- К тому же «обратный» переход – от скольжений к качению не очевиден и плохо понятен водителю.
- Потерянных шипов нет.

3. Turvanasta WX 8-11/1



- Средняя величина выступа 1,60 мм.
- Самый эффективный разгон на всех режимах и даже с буксованием. Торможение аналогично предыдущим шинам. В начальной фазе скоростного поворота – небольшой занос. В крутых поворотах автомобиль лучше управляется газом, чем рулем: если добавлять газ, начинает вкручиваться в поворот. На сбросе и «нейтральном» газе ярко выражена недостаточная поворачиваемость. Зато на круге автомобиль с такими шинами пытается сорваться в занос. Предпочитает буксование.
- Больше всего потерянных шипов: 33 на левом переднем колесе (22 внутри и 11 снаружи) и 16 – на правом переднем (10 внутри и 6 снаружи). Один шип – на заднем правом колесе (внутренняя дорожка).

РЕЗЮМЕ

Величину выступа не следует повышать более 1,30–1,35 мм, иначе снижаются некоторые сцепные свойства и возникает риск растерять шипы.

\+ Простота изготовления и, как следствие, низкая цена; хорошая стабильность выступа в процессе эксплуатации.

– Недостаточная эффективность при выступе менее 1,3 мм, относительно небольшая долговечность.

ОДНОФЛАНЦЕВЫЕ ШИПЫ

Конструкция однофланцевых шипов незатейливая (в народе – «гвоздики»). Каждые лишние 0,1 миллиметра выступания их из шины улучшают сцепные свойства на 2–4%. Но, конечно, есть разумные пределы.

Увеличение выступа идет на пользу разгону, но с торможением не все так однозначно. Прирост с 1,44 мм до 1,60 даже при использовании ABS практически не дает эффекта (улучшение сцепных свойств менее 1%). Зато резко, на 10% увеличивает тормозной путь юзом. Не удивительно – высоко торчащие шипы сильно наклоняются. По той же причине ухудшаются боковые сцепные свойства шины на грани скольжений и управление автомобилем в повороте. Предел, еще обеспечивающий высокие сцепные свойства, – не более 1,44 мм. Зато выступание на 1,32–1,35 мм позволяет сохранить все шипы, а при 1,44 мм потерялись четыре из 440. Выступание на 1,60 мм и вовсе привело к потере 50 шипов. Вывод очевиден: оптимум 1,30–1,35 мм.

ДВУХФЛАНЦЕВЫЕ ШИПЫ

При одинаковом выступе двухфланцевые на 1–4% эффективнее «гвоздиков». Наглядный пример – двухфланцевые Sitek (с выступом 1,35 мм) с явным преимуществом обыграли одноименный однофланцевый аналог с выступом 1,45 мм.



ДВУХФЛАНЦЕВЫЕ

4. Sitek GGU (8-11-2)



■ Средняя величина выступа 1,35 мм.

■ Неплохие троганье и разгон. При торможении хорошо чувствуется срабатывание ABS. В повороте мягкий переход в скольжения. Начинает срываться очень рано, но потеря контроля над автомобилем наступает позже, чем на шинах с другими шипами. Из-за этого оказалось самое плохое время на круге на грани скольжения. На шинах с такими шипами при езде по извилистой трассе и в поворотах возможно хорошо контролируемое движение в скольжениях.

■ Потерянных шипов нет. В передних шинах значительно изменилось выступание шипов (увеличение почти 0,3 мм).

5. Ugigrip U8-11-2



■ Средняя величина выступа 1,35 мм.

■ В момент троганья поскальзывается, но дальнейший разгон довольно уверенный. Торможение как у комплекта № 1 – даже без ABS легко тормозить на грани блокировки колес. Очень хорошая реакция на поворот руля в начальный момент. На доворот реагирует хуже. Дальше в повороте – более резкие срыв автомобиля и восстановление сцепных свойств, чем на шинах с другими шипами. Движение в повороте более нервное.

■ Потеряно 3 шипа (1 шип на правом переднем колесе снаружи, 2 на переднем левом колесе – 1 снаружи и 1 внутри).

6. Turvanasta 8-11/2PT



■ Средняя величина выступа 1,53 мм.

■ Наиболее быстрый разгон на грани буксования. При торможении очень хорошо чувствуется срабатывание ABS. Эффективное торможение. В повороте очень длинные скольжения, на доворот руля автомобиль практически не реагирует. Заноса автомобиля нет, только снос. Нет четкой границы перехода в скольжение и восстановление сцепных свойств. Движение в крутых поворотах неуверенное, но в пологом повороте – самая высокая скорость. Возможно управление газом только при небольших скольжениях и небольшой пробуксовке колес.

■ Потерянных шипов нет.

ТРЕХФЛАНЦЕВЫЕ

7. Turvanasta WIP11V



■ Средняя величина выступа 1,41 мм.

■ Для хорошего разгона желательна небольшая пробуксовка. Поймать ее очень сложно. Торможение подобно комплекту № 3. Лучшие результаты на шинах с этими шипами получены при наличии электронных систем ограничения проскальзывания. При прохождении поворотов срывы и продолжительное восстановление – резко теряется скорость. Езда по льду требует снижения скорости, чтобы удержаться на траектории.

■ Эти шипы лучше всех держатся в шине. После испытаний потерь шипов нет и выступание их не изменилось.

У двухфланцевых нет выраженной зависимости сцепных свойств от величины выступа. Во всяком случае, в тех пределах, что были в наших тестах. Для них прирост в 0,1 мм дает 1–2% эффективности. Здесь более значимы конструктивные особенности шипов (конфигурация и материалы). Предельное выступание – 1,5–1,6 мм, но вряд ли оно целесообразно, поскольку почти не влияет на сцепные свойства. Разумный предел – 1,30–1,40 мм.

РЕЗЮМЕ

Эффективнее, чем однофланцевые. Сцепные свойства и надежность посадки больше зависят от формы и материалов, чем от величины выступа. Предпочтительное выступание – 1,3–1,4 мм.

(+) Более высокая эффективность, хорошая стабильность сцепных свойств, более надежное удержание в шине.

(–) «Рост» выступа в процессе эксплуатации.

Теперь о влиянии «роста» на ходимость. Потери шипов зависят не столько от величины выступа, сколько от их конструкции. При выступе 1,35 мм все шипы Sitek остались на месте, Ugigrip потерял четыре штуки, а вот Turvanasta при выступе 1,53 мм вообще не потеряла ни одного. При том, что комплект шин с ними набегал в три раза больше, чем остальные, – ему была доверена роль базового для отслеживания изменений покрытия в каждом упражнении.

Стабильность выступа двухфланцевых шипов хуже, чем у однофланцевых, – они слегка «растут» в начальный период эксплуатации. Оптимальны по соотношению цена/качество.

ТРЕХФЛАНЦЕВЫЕ ШИПЫ

Конструктивно трехфланцевые шипы самые сложные и дорогие, предназначены для низкопрофильных шин мощных автомобилей.

Отличные сцепные свойства при торможении и разгоне (с ABS и ASR) позволяют удерживать шины в начальной фазе скольжений. Шипы отличает высокая стабильность – за время испытаний их высота практически не изменилась. Понятно, что свойства трехфланцевых в еще большей степени зависят от особенностей конструкции и материалов. К тому же они прочно держатся в шине и обеспечивают наиболее высокую стабильность сцепных свойств.

РЕЗЮМЕ

Наиболее сложные в производстве и, как следствие, самые дорогие.

(+) Хорошо держатся в шине, стабильны и эффективны, особенно на грани скольжений.

(–) Высокая сложность производства, дорогостоящие, длительная обкатка.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Итак, мы выяснили, что конструктивные особенности шипов и их выступание над протектором существенно влияют на сцепные свойства зимних шин.

Хорошая шипованная шина – тщательно сбалансированный комплекс, который легко разрушить неподходящими шипами. Например, дешевые однофланцевые, вместо предусмотрен-

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ И ОЦЕНОК

№*	Модель шипов	Тип шипов	Среднее выступание шипов до/после испытаний, мм	Количество потерянных шипов	Время разгона с ASR/наиболее эффективного, %	Тормозной путь с ABS/юзом, %	Время прохождения круга на грани пробуксовки/с пробуксовкой, %	Оценка удобства управления разгоном/торможением/автомобилем
1	Sitek 8-11-1	однофланцевый	1,44/1,44	4	95/94	98/100	100/98	7,5/8/8
2	Ugigrip 8-11-1	–"–	1,32/1,32	0	89/90	92/95	98/92	6,5/8/7
3	Turvanasta WX 8-11/1	–"–	1,60/1,46**	50	100/100	99/89	98/100	9/8/6
4	Sitek GGU (8-11-2)	двухфланцевый	1,35/1,54	0	97/96	96/99	94/96	8/8,5/9
5	Ugigrip U8-11-2	–"–	1,35/1,39	3	91/95	95/96	99/94	7/8/8
6	Turvanasta 8-11/2PT	–"–	1,53/1,68	0	96/94	98/95	98/95	8,5/9/7,5
7	Turvanasta WIP11V	трехфланцевый	1,41/1,41	0	99/91	100/95	97/94	8/9/7

** Номер комплекта шин. ** За счет потери шипов.*



ных двухфланцевых, значительно ухудшат сцепные свойства шины. Спросите, кому это нужно? Объясняем.

Разница в цене одно- и двухфланцевых шипов составляет 10–15%, и для тех, кто производит ошиповку, эти проценты зачастую служат дополнительным источником доходов. А различие в цене среднестатистических шин с теми или иными шипами составляет всего 0,5–1%. Так что для покупателя шины с разными шипами стоят практически одинаково. Именно поэтому большинство производителей зимних шин сейчас берут ошиповку в свои руки или хотя бы контролируют процесс. Но как быть покупателям зимних шин? Уточнять марку шипов и мерить величину их выступа?

Все гораздо проще – покупайте покрышки не на базаре, где они могут быть чуть дешевле (теперь, наверно, понятно почему), а у официальных дилеров. У них качество будет гарантировано. □

ОЧИЩЕНО. «ФЕНОМ»

Наименование – фильтры тонкой очистки Fenom.

Ориентировочная цена – от 160 до 200 руб.



■ Компания «Лаборатория Триботехнологии» выпустила фильтры тонкой очистки Fenom FN 1021 и Fenom FN 1038 для инжекторных автомобилей ВАЗ и ГАЗ. Кроме того, FN 1038 подойдет и для многих иномарок. По информации производителя, номинальная тонкость фильтрации составляет 3,4–3,6 мкм, а ресурс – 50 тыс. км пробега. Добиться такого результата помогло использование фильтрующего элемента марки Ahlstrom, уложенного в корпусе фильтра по спирали. Продукция испытана в НАМИ и сертифицирована.

ДОРОГА ЛОЖКА К ОБЕДУ

Наименование – детали подвески и рулевого управления для Ford Focus.

Ориентировочная цена – от 120 до 2300 руб.

■ У первых обладателей «фокусов» российской сборки год назад истек гарантийный срок, а значит, вырос интерес к неоригинальным запчастям. Компания Hanse – тут как тут... Немцы наладили выпуск деталей подвески и рулевого управления для «Форда-Фокус»: рычагов, тяг стабилизатора, сайлент-блоков, рулевых тяг и т. д. В производстве учтены особенности эксплуатации автомобиля на российских дорогах.

Производитель обещает, что заказывать, а потом долго ждать нужную деталь не придется – все готово к сезонному ремонту подвески!



ТОРМОЗИТЬ ПО-УКРАИНСКИ

Наименование – тормозные колодки ДАФМИ для Ford Focus.

Ориентировочная цена – 850 руб.

■ Компания «ДАФМИ» из Днепропетровска освоила тормозные колодки для «Фокуса». Остается только гадать, как бы к этому отнесся Генри Форд, но «фордовладельцы», скорее всего, обрадуются – цена приемлемая. По техническим характеристикам они соответствуют документации изготовителя автомобилей и требованиям Правил R13 и R90.



С ЭМУРУ НЕ УМРУ!

Наименование – ЭМУРУ для ВАЗ.

Ориентировочная цена – 15 000 руб. с установкой.



■ Нельзя сказать, что крутить баранку на «десятке» уж очень тяжело, но для современного человека автомобиль без усилителя руля – отсталая техника. Поняв это, ОАО «Автоэлектроника» выпустило, а ОАО НВП «ИТЦ АВТО» одобрило новый электромеханический усилитель рулевого управления (ЭМУРУ) для «Лады» десятого семейства.

«Автоэлектроника» сообщает: если ваш автомобиль на гарантии, то купить и установить ЭМУРУ вы можете на любой сертифицированной станции ОАО «АВТОВАЗ». Гарантия – 12 месяцев или 20 000 км пробега.

НАША ЖИДКОСТЬ!

Наименование – охлаждающая жидкость SLT.

Ориентировочная цена – от 30 до 250 руб.



■ У автомобилистов, как у всех нормальных людей, качественный продукт в почете. Особенно отечественный! В подмосковном Климовске пущен современный завод по производству охлаждающей жидкости новой марки – SLT. Производитель гарантирует высокое качество, подтвержденное контролем на каждом этапе. Антифриз фасуют в 1-, 5- и 10-литровые канистры, сделанные на итальянском оборудовании.

ТРЕЗВЫЙ ДВОРНИК

Наименование – стеклоомывающая жидкость «Автодворник».

Ориентировочная цена – 140 руб.



■ Как настоящий ценитель вина никогда не купит «бормотуху», так и грамотный автомобилист в жизни не приобретет стеклоомывающую жидкость на основе метанола. В «незамерзайке» «Автодворник» этой гадости нет! Вместо нее – раствор душистых веществ, поверхностно-активные вещества, вода и «отдушка». Производитель гарантирует очистку стекол при температуре до -30°С, а также нейтральность состава к лакокрасочным покрытиям, резиновым и пластиковым деталям. Ко всему прочему, удобный носик не даст пролить ни капельки!

СМАЖЬ СИЛИКОНОМ

Наименование – смазка суппорта дискового тормоза SLIPKOTE® 220-R.

Ориентировочная цена – 300 руб.



Менять колодки дискового тормоза приходится нечасто. В условиях нашего климата и состояния дорог зимой после их поливки детали успевают друг к другу прикипеть, покрываются ржавчиной, после чего скрипят и не откручиваются. Чтобы избежать этого, компания HUSKEY™ Specialty Lubricants разработала неплавящуюся силиконовую смазку суппорта дискового тормоза SLIPKOTE® 220-R, гарантирующую, по ее информации, защиту от износа, коррозии и посторонних шумов. Смазка нерастворима в воде и тормозной жидкости, совместима с большинством пластмасс и эластомеров. Наносить ее можно на очень многие детали: болты, штифты, втулки, каучуковые сальники, поршни, обратные металлические поверхности тормозных колодок. Но только не на тормозной диск и внутренние поверхности тормозных колодок – эффект будет не самый приятный!

КТО ПОХИТИЛ КАПИТАНА?

Наименование – рукоятка КП Drake.

Ориентировочная цена – 80 долл.

Что дольше всего в течение дня держат в правой руке мужчины и даже некоторые женщины? Не угадали – рычаг переключения передач. Ясное дело, контакт с ним должен вызывать приятные ощущения.

Рукоятка модели «Дрейк» (Drake) от итальянской компании Isotta приятна и для руки, и для глаза. Не обошлось тут без детективной истории о шпионаже в области индустриального дизайна: один из опытных образцов был похищен прямо из лаборатории… Проведя расследование, ситуацию, конечно, разрешили, но как при жизни звали похитителей, теперь уже никто не вспомнит. Италия все-таки, сами понимаете.



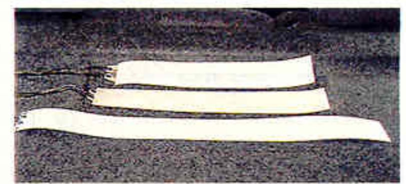
ЩЕТКА НЕ ПРИМЕРЗНЕТ

Наименование – подогреватель щеток стеклоочистителей.

Ориентировочная цена – 200 руб.

Что, кроме сказок, можно рассказывать тысячу и одну ночь? Правильно – перечислять недостатки автомобилей ВАЗ. К примеру, у ВАЗ-2111 щетка заднего стеклоочистителя установлена ниже нитей обогрева – поэтому зимой растаявший снег намерзает на нее и мешает выполнять свои прямые обязанности. Лень выходить на улицу и очищать дворник подвигла фирму ООО «Квадро» выпустить дополнительный подогреватель для щетки. На прозрачную полиэфирную пленку нанесена токопроводящая резистивная сетка из серебряной пасты. Сверху сетка покрыта защитным лаком, на обратной стороне – липкий слой. Выводы присоединяют параллельно обогреву заднего стекла. Выходит, на огрехах автопроизводителя другие могут заработать…





ДЛЯ СПИНЫ И НИЖЕ

Аббревиатуру UNP представлять не надо – разнообразные сиденья с этим брендом известны довольно давно. А вот сама фирма сменила «фамилию» – теперь она называется ООО «Мир Авто». Об очередных ее новинках – ниже.



Наименование – накладки на ремень безопасности.

Ориентировочная цена – 400 руб. за пару.

Трехточечных ремней, как на фото, фирма не делает – они чешские, с омологацией и все такое. Но торговать сиденьями, в гамме которых есть и спортивные, и при этом обойти вниманием ремни – тоже как-то неправильно. Ремни продаются по 2500 руб. за штуку – при этом каждый из них можно укомплектовать мягкой накладкой: и резать не будет, и определенный шарм возникает. Такие накладки подойдут и для обычных ремней – как по делу, так и просто «для дизайна».



Наименование – поясничная подкачка UNP-aero.

Ориентировочная цена – 550 руб.

Чтобы понять, зачем в машине, скажем, кондиционер, нужно поездить с ним по летним пробкам хотя бы часика три-четыре, а затем пересесть туда, где его никогда и не было. В «копейку» или ГАЗ-24 – не важно. Так и с поясничной поддержкой – постичь разницу между «удобно» и «неудобно» можно только в сравнении. А еще есть градации «болит» – «не болит» – это на ту же тему. Так вот, чтобы не болело, стоит воспользоваться показанным на фото устройством – оно подойдет к любому сиденью любого автомобиля. Оборачиваете вокруг спинки прилагаемый ремешок, липучкой прикрепляете к нему подушечку и накачиваете ее «грушей» до желаемой твердости. Суждение о пользе новинки вынесут ваша спина и близлежащие части организма…



Наименование – подголовник.

Ориентировочная цена – 550 руб.

И еще одна карта из той же колоды – симпатичные подголовники выпускаются фирмой под разные модели автомобилей. Спортсмен увидит в них прорези под ремни безопасности, а обыкновенный «наездник» может приобрести их «просто так» – для эстетики.



РАЗБИТ О REEF

Наименование – сигнализация Reef GSM-2000 модель 20.

Ориентировочная цена – 400 долл.

Мобильный телефон в наше время есть, считай, у каждого. И сигнализацию на свой автомобиль также все устанавливают. Так почему бы не совместить эти два устройства на пользу сохранности авто и назло угонщикам? Компания «Альтоника» выпустила очередную GSM-сигнализацию – Reef GSM-2000 модель 20. При срабатывании она дозванивается на телефон владельца и рассылает SMS-сообщения с указанием причины тревоги на заданные номера мобильных телефонов. Причем система будет дозваниваться до вас настолько долго, насколько это потребуется. Есть и обратный алгоритм: можно позвонить в свой автомобиль и, например, узнать о его сохранности или передать команду завести двигатель, включить кондиционер и т.п. Информационно-охранная система совместима с различными автосигнализациями и сервисными устройствами.



КАЖДОМУ ПО ПАРЕ

Наименование – щетки стеклоочистителя «ХОРС».

Ориентировочная цена – от 45 до 100 руб.

Компания «ХОРС» из Санкт-Петербурга, известная своими резинотехническими изделиями для автомобилей, выпустила новые щетки стеклоочистителя, как для отечественных, так и для импортных авто. Щетки комплектуются лентами из силикона или натурального каучука с графитовым напылением. Также предусмотрены варианты арматуры щетки: со спойлером и базовая. Для иномарок есть типоразмеры от 11 до 24 дюймов. Для удобства подбора пары щетки упакованы по одной.

ВОЛКИ В БАСТИОНАХ

Наименование – охранное устройство BASTION-GSM 5000.

Ориентировочная цена – 570 долл.



Названий не хватает на всех? Возможно – во всяком случае, новый «Бастион» от петербургской фирмы «Полярный Волк» не имеет никакого отношения к одноименным изделиям тольяттинской фирмы «Флим». Хотя профиль тот же – охранный... «Пятитысячный» BASTION в базовой комплектации – это отечественная разработка, в которой сочетаются классическая сигнализация и GSM-система с неограниченной дальностью действия и возможностью определять местоположение автомобиля. Отметим наличие речевых сообщений о тревогах, а также речевое меню. Владельцам автомобилей, оборудованных штатной системой запирания дверей, теперь достаточно только одного, «родного» брелока, по сигналу которого BASTION-GSM 5000 будет включать и выключать охрану одновременно со штатной сигнализацией. При выключении охраны предусмотрена возможность (отключается с телефона) информировать о снятии автомобиля с охраны. Система позволяет определять местоположение по базовым станциям сотовой связи, что дает возможность самостоятельно выяснить с точностью в несколько сот метров, где находится автомобиль. В случае опасности можно подать сигнал SOS. Кроме того, к «Бастиону» можно подключать дополнительные модули, обеспечивающие автозапуск или, скажем, мониторинг для корпоративных клиентов. Производитель отмечает, что при всем при том стоимость системы куда ниже, нежели у охранно-поисковых спутниковых систем.

МОЛОДОСТЬ ИЛИ ЭКОНОМИЯ?

Наименование – колесные диски фирмы AEZ.

Ориентировочная цена – 100–170 долл.



Немецкая фирма AEZ Leichtmetallräder GmbH представляет четыре бренда колесных дисков для всех групп потребителей. Тип AEZ позиционируется как премиум-класс, Dotz – для молодых и желающих таковыми казаться, Dezent рассчитан на средний класс пользователей, а Enzo – ну, скажем так, для экономных... Вы за молодость или за экономию?

ЧУВСТВО ЛОКТЯ

Наименование – подлокотник для «Шевроле-Нивы».

Ориентировочная цена – 500 руб.

В каком «Шевроле» нет подлокотников? Правильно – в «Шевроле-Ниве»! Но благодаря компании ООО «Аламар» из города Тольятти теперь и в ней можно облокотиться и расслабиться. Подлокотники устанавливают на две точки крепления сиденья. В комплекте вы найдете болты, которыми необходимо заменить штатные, и подробную инструкцию. Кстати, компания выпускает подлокотники и для других моделей ВАЗ.



ЧЕМОДАН С СЕКРЕТОМ

Наименование – портативный пылесос RUPES SV 10E.

Ориентировочная цена – 290 евро.



■ Если для кого-то автомобиль – второй дом, то в нем, как и в каждом приличном месте, должен быть пылесос. Компания RUPES и ее официальный импортер в России «АВТОграф» специализируются на таких изделиях. Портативный пылесос SV 10E выполнен в виде чемодана, который вмещает до трех с половиной килограммов пыли. При его разработке производители старались учесть рекомендации потребителей. Учтены ли ваши пожелания?

КУДА ПРОНИКЛА СМАЗКА?

Наименование – проникающая смазка ANY WAY.

Ориентировочная цена – 90 руб.



■ Химический концерн «ХАДО» приступил к производству продукции в аэрозольной упаковке. Имеет ее и новинка – универсальная проникающая смазка ANY WAY, выпущенная под торговой маркой VeryLube. По словам производителя, продукт не просто смазывает узлы и защищает их от коррозии, но и восстанавливает подвижность, проникая в приржавевшее или заклинившее соединение. Ноу-хау продукта – запатентованная формула ревитализанта ХАДО ANY WAY, благодаря которой новинка восстанавливает поверхности трения и защищает их от износа.

В ОДНОЙ УПРЯЖКЕ

Наименование – щетка Turtle wax.

Ориентировочная цена – 150 руб.

■ Чем лучше мыть автомобиль – губкой или щеткой? Компания Turtle Wax выпустила гибрид – щетку со встроенной губкой для мытья машины. Производитель объясняет это так: щеткой из мягкой износостойкой щетины можно безопасно для лакокрасочного покрытия мыть автомобиль, а губка долго удерживает моющий раствор. Также, по обещаниям, наполовину сократятся расход воды, автошампуня и ваше время!

Не пытайтесь самостоятельно повторить скрещивание губки со щеткой: конструкция уже запатентована!

ПРИНЯТЬ ВАННУ?

Наименование – смывка для краски.

Ориентировочная цена – 5,5 долл. за 1 м^2.

Большинство кузовных деталей, предлагаемых в магазинах автозапчастей, покрыты черной защитной краской, которую необходимо удалить, прежде чем приступать к работе.

Снять краску не просто: использовать «наждачку» – дело трудоемкое и при наличии скрытых полостей неэффективное, пескоструй может нарушить структуру поверхности металла, а разнообразные гелевые смывки зачастую оставляют на поверхности тягучую массу. В ООО «Авиаматика» при Московском государственном авиационном институте разработали технологию удаления краски, основанную на физико-химических процессах. Она позволяет снимать любые синтетические и большинство порошковых красок со стальных изделий, избегая коррозии и деформации. Обработка деталей проходит в специальной ванне, заполненной активным веществом, при соответствующей температуре. Процесс занимает от нескольких минут до нескольких часов – в зависимости от типа краски.



ЗА ПАТРИОТИЗМ!

Наименование – аккумуляторная батарея «Патриот».

Ориентировочная цена – 1250 руб.

Аккумуляторная компания «Пауэр Интернэшнл» выпустила новую батарею под громким названием «Патриот». Генеральские звезды на крышечках клемм говорят сами за себя: «Батарея – в атаку!». Новые аккумуляторы, по словам производителя, обладают повышенными техническими характеристиками, что обеспечивается тотальным контролем качества.



Производит новинку ЗАО «Подольский аккумуляторный завод», входящее в состав группы «Русские аккумуляторы». Но особо отмечается тот факт, что новый проект фирмы не является чисто техническим. Часть средств, полученных от продажи каждого аккумулятора «Патриот», будет направлена на поддержку детских домов и детских реабилитационных центров.

Сотрудники фирмы полагают, что число таких партнеров по социальной программе будет увеличиваться.

ВОСЬМОЙ КОНТАКТ

Сергей Мишин

Прошлой зимой на небольшом военном аэродроме близ Ульрихена (Швейцария) компания «Континенталь» организовала показательные испытания зимних шин: замеры сцепных свойств и их зависимость от степени пробуксовки. Отметим: специалисты считают, что у хорошей зимней шины с ростом пробуксовки сцепные свойства должны улучшаться. На суд журналистов представили новое семейство ContiWinterContact TS.

На смену хорошо зарекомендовавшей себя шине TS 780 пришла новая «восьмая» модель – TS 800. Как утверждают ее создатели, новинка превосходит предшественницу в управляемости и ресурсе на 5%, а в торможении на мокрых и обледеневших дорогах – на 6%. Немного, но 20–30-процентный эффект в наши дни обещают только разработчики присадок к моторным маслам.

В основе рисунка протектора хорошо зарекомендовавшая себя схема – соты, только теперь часть шестигранников «срослась» в поперечном направлении. Так сохранили продольную подвижность протектора (а это хорошие торможение и разгон на скользкой дороге) при достаточной поперечной жесткости для хорошей управляемости. Размерность – только 14 и 15 дюймов.

Другие шины – ContiWinter Contact TS 810 и 810S (спорт) призваны заменить TS 790. У 810-й на половине протектора «полуелочка», активно выводящая из пятна контакта воду и грязь, а в версии «спорт» рисунок почти симметричен.

TS 810 предназначена для автомобилей среднего и высшего классов и обеспечивает высокие динамические свойства на зимних или мокрых дорогах, комфорт и длительный ресурс. Выпускают их в размерности от 15 до 17 дюймов, высотой профиля от 65 до 45% и скоростными индексами 190, 210, 240 км/ч.

TS 810S – спортивная зимняя шина, сочетающая отличную управляемость, хорошее сцепление с мокрой поверхностью и надежные динамические свойства на любых зимних дорогах. Ее принципиальное отличие – разные составы резиновой смеси в протекторе. Во внешнем плече (оно отвечает за управляемость на сухой дороге) – жесткая резина и более крупные шашки. Во внутреннем же, которое отвечает за сцепные свойства на мокрой дороге, – резина более мягкая и шашки помельче.

Размерность – 16–19 дюймов, с высотой профиля от 60 до 30% и скоростными индексами 210, 240 и 270 км/ч.

Мне удалось проехать на новых шинах около сотни километров. Первое впечатление – отличные! Кажется, будто под колесами не укатанный снег, а асфальт. Колеса вгрызаются в него так охотно, что заставить их сорваться в пробуксовку можно только на первой передаче. Жаль, что сравнить новые шины на фирменных испытаниях было не с чем, но на нашем тесте мы обязательно сведем их с конкурентами. Тогда станет очевидно, насколько объективно хороши новые «Конти». □

НА ЗАМЕТКУ

По мнению специалистов «Континенталя», зимние свойства шины можно оценить визуально по так называемому «зимнему индексу». Его вычисляют, разделив общую длину ламелей в пятне контакта на общую поперечную длину шашек. Зимней шиной имеет право называться та, индекс которой не менее двух. К примеру, у шины ContiWinterContact TS 790 он равен 2,84. А у новой TS 810 – уже 3,31!


«Спортивная» ассиметричная покрышка TS 810S.


TS 800 – новая шина экономкласса.

ВИДЕОТЕРАПИЯ

Денис Чиликин

Смотреть DVD в машине? Сегодня это доступно почти каждому – цены на «автовидео» идут вниз, а потому можно позволить себе многое. И детишек в дальней дороге мультиком побаловать, и спутницу удивить новым фильмом, да и себя развлечь, коротая часы на парковке (не за рулем же!). В отличие от цен, насыщенность рынка DVD-устройствами неуклонно возрастает. Вслед за именитыми фирмами, такими, как «Пионер», «Кенвуд» или «Сони», в гонку втянулись производители так называемого второго эшелона – «Пролоджи», «Фантом» и др. Последние заметно прибавили в качестве продукции, но при этом остались существенно дешевле «грандов». Сам же носитель DVD в ближайшем будущем, очевидно, вытеснит нынешнего лидера – CD-диск отовсюду: ведь на него можно писать не только видео, но и любую другую информацию – в частности, музыку, которой уместится в несколько раз больше!

Конечно, современные DVD-проигрыватели подразумевают, что основное их назначение – это все же видео. Но практически любой из них умеет воспроизводить CD, MP3, VCD и JPEG-диски. В некоторые уже встроен декодер, поддерживающий 5.1-канальное звучание (пять дискретных каналов плюс один низкочастотный), либо имеется цифровой выход для подключения внешнего декодера. Отметим, что в Россию официально поставляют только мультизонные DVD-аппараты – они позволяют читать DVD для разных зон мира. В каждом диске имеется информация о зоне, к которой он принадлежит (например, Россия – 5-я, США – 1-я). Если же DVD не мультизонный, то «чужой» диск на нем попросту не воспроизвести.

«Дивидюшники» можно условно разделить на несколько видов.

DVD-ПЛЕЙЕРЫ

Изначально такого рода устройства для автомобилей имели весьма хаотичные размеры, а их функциональные свойства сводились к одному – воспроизводить CD/DVD-диски. Их встраивали в подлокотники, на задние полки – в общем, куда позволяла фантазия, лишь бы было удобно пользователю. В последнее время размеры привели к привычному для нас 1 DIN – это наиболее распространенный стандарт установочного места (фото 1). Основным достоинством проигрывателей, пожалуй, является то, что видеосистемы, построенные с их применением, могут не быть связаны с основной аудиосистемой. Это немаловажно, когда в машине уже имеется эксклюзивная «музыка» или, того проще, если машина находится на гарантии и замена головного устройства чревата неприятностями.

Если «возведение» музыкальной видеосистемы начинать с нуля, то стоит присмотреться к следующей группе.





Vieta CDV52D. Простой, недорогой и тем не менее удобный в управлении DVD-плейер. Средняя цена – 170 долл.



Sony MEX-R1. Скромный дизайн, удобное управление, невысокая цена – и все необходимые функции. Практичный DVD-ресивер от Sony. Средняя цена – 400 долл.





JVC KD-AV7001. Семидюймовый съемный монитор/сенсорная панель, 2 развлекательные зоны, установочный размер 1 DIN. Не из дешевых, зато и функциональное оснащение на высоте. Средняя цена – 1400 долл.

Kenwood DDX7025. DVD-ресивер с широкоформатным 6,5-дюймовым монитором на лицевой панели. Средняя цена – 1300 долл.

Sony XAV-A1. DVD-проигрыватель с выдвижным монитором. Все тот же строгий дизайн, придающий изделиям Sony особый шарм. Средняя цена – 1000 долл.

DVD-РЕСИВЕРЫ

Это, скажем так, совокупность DVD-плейера и MP3-ресивера. Внешне такие устройства весьма схожи с привычными CD-ресиверами, но обладают всеми функциями DVD-плейеров. Иными словами, вы получаете универсальный аппарат, который легко справится как с функциями CD/MP3, так и DVD (фото 2). Часть аппаратов снабжена встроенным процессором для создания объемного звучания либо имеет цифровой выход для 5.1-канального процессора DSP с декодерами DTS/Dolby Digital.

Некоторые из моделей данной группы имеют две развлекательные зоны. Зачем? Ну, например, чтобы дать возможность смотреть DVD-видео (или просматривать JPEG-изображения, снятые с помощью цифровой фотокамеры) пассажирам на заднем сиденье и одновременно слушать музыку на переднем.

DVD-РЕСИВЕРЫ ПЛЮС МОНИТОРЫ

Здесь, пожалуй, стоит выделить две подгруппы: DVD-ресиверы со встроенными мониторами – выдвижными (фото 3) или на лицевой панели (фото 4) и, наоборот, – мониторы с DVD. Такие системы уже функционально завершены, но, несмотря на это, они легко «расширяются». В частности, к ним можно добавить дополнительные мониторы, камеру заднего вида, TV-тюнер, игровую приставку и т.д. Такие аппараты могут быть выполнены и в размере 2 DIN.

DVD-ЧЕЙНДЖЕРЫ

Крайне похожи на своих собратьев – CD/MP3-чейнджеры, но способны справиться и с DVD-дисками. Управляются, как правило, с головного устройства по специальной шине, характерной для своего производителя. Если головное устройство способно управлять подобным чейнджером, то стоит задуматься о таком варианте, как об альтернативе DVD-ресиверу. Тем более, если уже имеющееся головное устройство полностью вас удовлетворяет… Еще раз подчеркнем: при попытке заставить «петь дуэтом» головное устройство и чейнджер разных брендов возможны проблемы.

Таковы основные разновидности источников DVD в автомобиле. Какой из них более предпочтительный – решать вам. Только помните: вы – либо водитель, либо зритель. И никаких «если» и «да ладно»… □



ПОЛНЫЙ БАК ... И ДЮЖИНУ ПИВА!

Евгений Борисенков. Фото: Константин Якубов

Хорошо жилось предкам современного автомобилиста! Единственная на всю округу бензоколонка исправно снабжала страждущих бензином двух-трех сортов гостовского качества. Нынче в каждом микрорайоне чуть не десяток заправок: как выбрать подходящую?

ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫЙ КОНТРОЛЬ

Древние стрелочные ТРК (топливораздаточные колонки) лучше объезжать десятой дорогой. Аптекарской точности от них не дождешься, зато способы «настройки» примитивной конструкции хорошо знакомы многим поколениям предприимчивых торгашей.

Современные образцы устроены поиному. Здесь нет собственного насоса – топливо гонят погружные помпы хранилища. Разница принципиальная – при избыточном давлении в магистрали не образуется паровая пробка, которую так соблазнительно продать по полновесной цене. Внутри – отмеряющее устройство с управляющим и предохранительным клапанами, фильтры (в том числе магнитные) и компрессор пароотсоса. Топливные пары через «юбку» на жале заправочного пистолета и двухслойный шланг утилизируют в топливные емкости. В основании пистолета – разрывная муфта, позволяющая рассеянным без потерь покидать заправку, не дождавшись окончания процесса (см. ЗР, 2005, № 10, с. 274). Венчает хозяйство электронный счетчик, снабженный собственной климатической установкой. Точность – вежливость королей, пусть даже бензоколонки!

Но ТРК – лишь вершина айсберга. Прежде чем топливо потечет из носика, его надо доставить и сохранить. Схема четко отработана. Полная автоцистерна заезжает в зону приемки и терпеливо ждет 20 минут – для отстоя «пены». Крупные компании предпочитают собственный транспорт – проще блюсти график доставки и чистоту тары (чтобы в бензо-



Чистота – залог безопасности. График уборки расписан по минутам.

возе даже изредка не возили мазут). Затем старший смены берет пробы: на мехпримеси (визуально), воду (на дно мерной посуды наносят водочувствительную пасту, которая в присутствии влаги изменяет цвет), а также измеряет плотность и температуру, сравнив показания с накладной. Лишь после этого открывают кран – и топливо через фильтры устремляется в емкость – зону ответственности группы хранения.

Казалось бы, невелика хитрость – хранить бензин в закопанной бочке! Ошибаетесь – в недрах кроется немалый интерес и продавца, и покупателя. Ведь на колонках горючее льют по объему, который при прочих равных зависит от температуры. На «легком» литре владелец (в противовес потребителю) может кое-что

Электроника не любит перепадов температур. Современные ТРК оснащают климатической установкой.



Сменные фильтры обеспечивают чистоту топлива. На фото видны предпоследние – всего в цепочке их шесть разновидностей.



Выбор АЗС начинают «по одежке». Высокий уровень оснащения сулит качественное обслуживание.

заработать, а на «тяжелом» – потерять. Но как договориться с погодой? Чтобы не рисковать, современные топливохранилища делают двухслойными, заполняя промежутки между стенками специальной жидкостью. В таком термосе топливо сохраняет более-менее стабильную температуру и не насыщается влагой – ведь в постоянном микроклимате не образуется конденсат. Контроль автоматический – комплекс «Струна-М» следит за уровнем, показаниями термометра и плотностью содержимого, выводя параметры на экран. Отдельный прибор постоянно оценивает уровень загазованности технологического колодца, служа одновременно экологии и безопасности.

Пронизать взглядом земную твердь дано не каждому, так что устройство

подземных хранилищ придется оценивать на глазок. В основном, по уровню оснащения АЗС – лицо, как правило, соответствует изнанке.

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

Как ни велика стоимость оборудования, основную ценность комплекса составляют люди. Лишних или случайных тут нет. Даже штатные операторы ТРК, заменившие в конце 90-х подрабатывавших на раздаче бомжей и афроамериканцев, – дипломированные специалисты. Ведь каждый прослушал спецкурс по правилам поведения с клиентом, общей и пожарной безопасности. Двоечник долго не продержится – система видеонаблюдения позволяет контролировать работу каждого поста. Особое внимание кассе. Здесь на видео записывают не только процесс купли-продажи услуги, но и показания кассового аппарата. В случае чего время (в пределах 14 дней) можно запросто повернуть вспять! А говорят, слово – не воробей…

В мини-маркете можно не только купить продуктов, но даже… выпить и закусить.

Факт купли-продажи фиксируют на видео. Рядом с изображением – копия чека.

СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД

Что бы ни подсказывал внутренний голос, в выборе АЗС лучше доверять логике. Если предстоящее знакомство – шапочное, можно ориентироваться на популярный бренд и современные ТРК. Если ищете «суженую» на всю жизнь, присмотритесь внимательнее.

Начинать, в любом случае, надо с вывески. Нефтяные компании, торгующие собственным товаром, предпочтительнее. Популярное имя стоит дорого и старательно охраняется. Обладатели таких имен даже обзавелись лабораториями для внезапных проверок качества – своего же топлива на собственных АЗС.

Правда, фирменная заправка может не принадлежать компании, работать под ее вывеской – по договору. Увы, некоторые недобросовестные партнеры скомпрометировали идею – и сотрудничество постепенно пошло на убыль. Имя истинного хозяина можно прочитать на паспорте топлива (документ должен быть выставлен на всеобщее обозрение), лицензии или кассовом чеке.

Количество постов и сортов топлива ни о чем не говорит. Может быть, здесь под АЗС просто отвели мало места, а на бензин А-80 нет спроса. Зато комплекс любого размера и внутри, и снаружи должен ярко сверкать чистотой. И клиенту приятно, и безопасность на высоте – пролитое топливо, к примеру, огнеопасно.

Посмотрите за работой операторов ТРК. Лишь обученный человек знает, куда деть пробку заливной горловины (лакированный кузов – далеко не лучшее место). Хорошо, если руководство контролирует персонал – убедитесь, есть ли камеры видеонаблюдения.

Жалобная книга нынче не столь актуальна – куда лучше горячая линия! Ее телефоны должны быть расклеены на самых видных местах – обратите внимание!

Пару слов о системе оплаты. Кто-то думает, будто деньги вперед берут из-за недоверия. Мол, зальет – и смотается! Вовсе нет. Ведь у нас ныне здравствуют обе схемы – до и после. Просто после платить удобнее, если заправляешь полный бак (неизвестно, сколько топлива туда влезет), до – коль известен объем или сумма. Чтобы заплатить, не придется дожидаться конца заправки, а ведь время – деньги!

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ



Пользуетесь ли вы другими услугами АЗС, кроме заправки?

10%	да, регулярно
42%	от случая к случаю
48%	не пользуюсь

О ценах: в округе один литр у всех стоит почти одинаково (дополнительные услуги в цену топлива, как правило, не включают). А за дешевизной гоняться опасно – суррогатом недолго насмерть отравить свой автомобиль.

ПРАВО ГОЛОСА

Вдохновившись идеей отыскать идеальную кормушку для своего железного коня, мы, не откладывая, принялись за дело. В зоне шаговой доступности от географического центра одного из микрорайонов столицы насчитали целых восемь АЗС. Отдельные элементы цивилизации присутствовали повсеместно, но полностью удовлетворить привередливых клиентов, увы, не смогли нигде. Начнем с брендов: из двух «ЮКОС», двух «ЛУКОЙЛ» и одной «Сибнефти» не нашлось ни одного хозяйского, все были взяты напрокат. Смысл заимствований персоналу остался неведом – вроде бы «имя» благотворно влияет на качество топлива. А нам показалось, это неплохой способ обойти стандарты корпораций. Так и делают – где-то не вывешивают паспортов на топливо, где-то сэкономили на заправщиках (мы-то знаем, что специально обученный человек – фактор безопасности!), где-то не пускают в туалет.

Впрочем, с дополнительным оборудованием, хоть и не в таких крайних формах, экспериментируют почти все.

Пример бескорыстной заботы о покупателе. К сожалению, помыть руки даже в столице можно далеко не везде.



Взять, скажем, пост для бесплатной подкачки колес. Нажать кнопку на аккуратном ящике сможет любой. Но стоит демонтировать кожух – глядишь, оголившаяся компрессорная головка с ресивером и шлангами начинает отпугивать неподготовленного клиента. Разумеется, заправщик все сделает за небольшую мзду. И это не худший вариант. На одной из заправок пост замотали ржавой цепью, на другой – накрыли чехлом с надписью «временно не работает». То ли ресурс берегут, то ли деньги девать некуда…

Системы общественной безопасности представлены видеокамерами, охраной, решетками на окнах и многослойными зеркальными стеклами. Со стороны зеркала привлекательнее решеток, но впечатление обманчиво. В беседе с собственным отражением все же есть нечто унизительное. Безопасность технологическая не столь очевидна. Огнетушители кое-где смахивают на выкрашенные кисточкой муляжи, громоотвод имитирован куском проволоки на столбе освещения, а подозрительного вида лужи попадаются даже на солидных заправках. Персонал уверяет, что это вода – конденсат от автомобильных кондиционеров. Все равно боязно – вдруг бензин, а ведь под машиной – раскаленный нейтрализатор!

Впрочем, существует верный способ утешиться, не отходя от кассы, – выбор алкогольных напитков в иных минимаркетах поражает воображение. Есть все – от «лакировочного» пива и простонародной водки до изысканных коньяков и экзотической текилы. Не захочешь, а выпьешь. Тем, кто не дружит с зеленым змием, предлагают купить несколько сортов ароматных сигар или приобрести кальян с набором снадобий. Не заправка, а китайский квартал!

А вот уголок автомобилиста убран, как правило, не столь богато. Несколько видов дворников (чаще для дорогих иномарок), всевозможная автохимия, аккумуляторы и моторные масла. Хотя на это пенять нечего – АЗС все же не магазин запчастей.

Посовещавшись, мы свой выбор сделали. Приглянувшаяся колонка, кстати, оказалась не фирменной – договорной. Так что дело, как видите, не в форме собственности, а в подходе к работе. И сегодня процесс «очищения» АЗС, как говорится, пошел. Мы, потребители, в нем участвуем, ведь наш рубль – полноправный избирательный бюллетень. Так отдайте его с толком. Все на выборы! □

ЖИДКАЯ КРЫЛЬЧАТКА



Анатолий Вайсман

…Очень часто беды начинаются с неумелой замены ремня.

«…А крыльчатка-то где?» – огорошил меня слесарь, показывая снятую с «девятки» помпу. В самом деле: крыльчатки нет! И словно вообще не было. Понятно, отчего мотор перегревался, заставив владельца по дороге делать остановки, длительные перекуры… Но как машина ездила раньше – ведь не новая же? Первым этот вопрос задал сам владелец – приятно видеть знающего человека!

Предыстория (с его слов) была такова. Два года автомобиль почти ничем не огорчал, но недавно мотор начал перегреваться в обычной уличной пробке, коих и раньше хватало. Поначалу спасал электровентилятор, но вскоре наступил критический момент: вентилятор гудит, а температура жидкости медленно нарастает. Пробке, между тем, не видно конца – и наш будущий клиент на всякий случай перестроился в крайний ряд. Оказалось, не зря! Через десяток метров под капотом ударил раскаленный гейзер, выбросив из-под пробки расширительного бачка несколько литров «Тосола».

Пришлось долить и потихоньку добираться до ближайшего сервиса. Там определили, что жидкость в радиатор не поступает, циркулирует лишь по малому контуру. Значит, виноват термостат – заменили. Но назавтра мотор снова перегрелся. Владелец запаниковал и отправился в другой сервис, где не мудрствуя тоже предложили… заменить термостат! Не спешите ругать мастеров – как бы вы поступили, если мотор «кипит», а радиатор почти холодный? Когда «девятка» оказалась в нашем сервисе, мы тоже начали с проверки термостата. Даже поставили свой «эталонный». Результат – прежний. Выходило, что неисправность здесь какая-то необычная. Теперь под подозрением оказалась помпа: работает ли?

Сняли: крыльчатки нет! Но куда она делась, где обломки? В слитом «Тосоле», если хорошенько приглядеться, можно заметить темные включения, да и то при условии, что он не ржаво-рыжий: это и есть пропавшая деталь. Расплавилась! С некоторых пор на смену металлической крыльчатке пришла пластмассовая. Ноу-хау, уйма достоинств. Но термостойкость некоторых изделий, похоже, незавидная. Уже при 103–105°С плохонький материал может размягчиться – и деталь провернется относительно валика, после чего помпа уже не работает. Температура быстро нарастает… и вот пластмасса начинает плавиться, смешиваясь с закипающим «Тосолом».

Вскоре попала к нам еще одна машина: сценарий тот же. На фото 1 слева и в середине обе эти помпы, а справа – старая, с металлической крыльчаткой. Но там была другая история. Видите, что грозит автовладельцу, купившему поддельный «Тосол»? А ведь этого добра, особенно на придорожных «развалах», сколько угодно!

Ну а это что за руины (фото 2)? Хозяин, знать, смелый был – на вопли разрушающейся помпы внимания не обращал. Из-под сальника течет, подшипник «харкает»? Пустяки, вперед! Конец закономерен, причем на машинах с ременным приводом вентилятора последний может достать до радиатора – тогда менять придется и его.

Но, пожалуй, еще горше жизнь того, кто прозевает разрушение подшипников помпы на двигателях восьмого-десятого семейства. Заклинят – порвется ремень. В двигателях 21081, 2108, 2112 это почти неизбежно приведет к встрече клапанов с поршнями и ремонту головки блока. Кстати, очень часто беды начинаются с неумелой замены ремня. Завыл – значит перетянут, отсюда повышенная нагрузка на подшипники. Конечно, ремень может завывать так, что легко заглушит шум подшипников. Но есть еще один признак их разрушения (уже состоявшегося): ремень начинает сползать – его сгоняет перекосившийся шкив помпы. Вывод: регулировка натяжения ремня – ответственное дело. Заодно напомню, что гайку крепления натяжного ролика нельзя затягивать моментом больше 4,2 кгс·м, иначе велик риск «вытащить» алюминиевую резьбу из отверстия в головке блока. □

1



Полюбуемся красавцами!

2



Итог невнимательности.

ЕДИНИЦЫ – ВЗДОР!

Геннадий Емелькин



Поломка в приводе газораспределительного механизма – беда: пока не починишь, машина не поедет. Но для многих автовладельцев подобная поломка – просто горе! При «встрече» поршней с клапанами объем разрушений порой таков, что способен подорвать семейный бюджет не слишком состоятельного человека.

Эйфория от покупки новенького автомобиля обычно отодвигает такие опасения на задний план – владелец помнит о гарантиях изготовителя, но мы сегодня говорим не об условиях ремонта, а о том, как постараться его избежать.

Из всех типов привода ГРМ наименее защищенный – привод зубчатым ремнем. Что ни говори, а вероятность его повреждения значительно выше, чем, например, цепи. Интервалы между заменами ремня при регламентных работах наши заводы обычно назначают достаточно скромными – вдвое-втрое короче, чем на иномарках. Впрочем, некоторые зарубежные производители для машин, эксплуатируемых в России, стали делать то же самое – дескать, здешние условия непредсказуемо тяжелы. Но все-таки новые автомобили редко огорчают добросовестных владельцев.

С подержанными, напротив, множество проблем. Особенно с иномарками, которые обычно предлагают в столь блестящем внешне состоянии, что скромные цифры пробега на одометре у многих вызывают полное доверие. Напрасно: купив подержанную машину, самое разумное – начать с нуля собственный график обслуживания. Сами будете менять ремни или обратитесь в сервис – это вам решать. Но не экономьте на ремне ГРМ, тем более, что разброс цен у именитых производителей и малоизвестных – всего процентов 20.

В случае обрыва ремня автовладелец чаще всего ругает производителя, забывая, что срок службы ремня определяется не только его свойствами: он зависит и от других факторов. Например, от качества роликов и их монтажа. Сползание ремня к реборде ролика почти в ста процентах случаев вызвано дефектами этой опоры. Подшипник натяжного ролика, да и сам ролик, особенно пластмассовый – не вечны. Кроме того, в некоторых конструкциях привода применяют дополнительные, поддерживающие ролики. Все они подлежат замене. Ведущие производители часто поставляют на рынок комплекты – ремень привода ГРМ вместе с роликами. Это и удобно, и обходится дешевле, чем покупать детали порознь.

Однако высококачественные детали – еще не гарантия успеха. Крайне важно, чтобы ролики и ремень были правильно смонтированы, в частности, ремень натянут, как положено. Двигателей, в которых за этим следит автоматическое устройство, немного. Подобное когда-то устанавливали на мотор ВАЗ-2105, но положительный опыт ныне забыт – на двигателях «восьмого» и последующих семейств привод предельно упростили, тем самым усложнив жизнь владельцам и сервису.

Натянуть ремень на глазок не всегда удается даже многоопытным мастерам-ремонтникам. Так, на дизельном ГАЗ-560 при замене ремня необходимо проверять еще и ход насос-форсунки, от которого зависит угол опережения

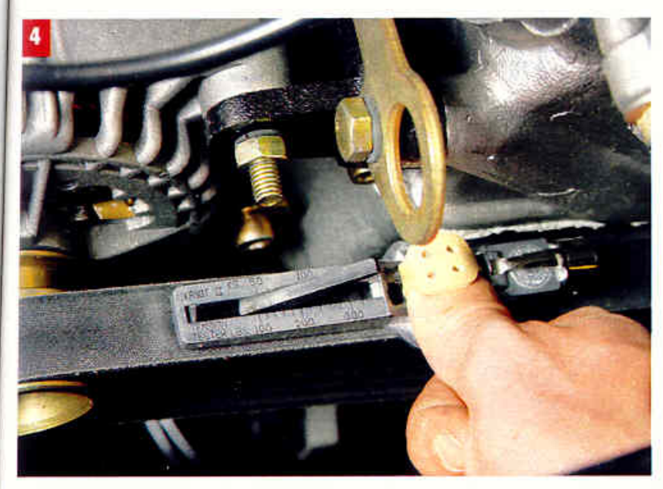

1
Прибор для контроля натяжения ремня привода ГРМ.



2
Датчик к работе готов.



3
Устройство для измерения натяжения клинового ремня.



Приложив, нажимаем до щелчка.

впрыска топлива. Дело весьма ответственное и тонкое!

А все-таки как проверить натяжение, если мы не доверяем примитивным способам? Для этого разработаны измерительные приборы. Вот один из них – комплект фирмы Contitech (фото 1). Изящный блок управления и датчик с тензометрическим устройством (фото 2). В каких единицах измеряется натяжение? Хороший вопрос! Для работы с этим прибором у каждой фирмы – производителя двигателей свои условные единицы, а вникнуть поможет инструкция. Включив прибор, вводим модель автомобиля – при этом автоматически будут учтены требования мотористов. Затем устанавливаем датчик строго на тот участок ремня, который указан в инструкции: это очень важно! Теперь приступим к регулировке: натяжной ролик поворачиваем вокруг оси эксцентрика, пока на табло не вспыхнет зеленый индикатор. Вот оно, правильное натяжение! И так ли для нас важно, в чем его измеряют – килограммах, фунтах, ньютонах? Зафиксировав результат, проверяем еще раз после нескольких оборотов коленвала – в случае необходимости корректируем.

Можно действовать по-другому: не вводя модель автомобиля, заранее выставить требуемое натяжение, например, в ньютонах, а дальше порядок действий тот же. Что удобней – решайте сами.

На двигателях применяются и другие ремни – клиновые и поликлиновые. Но вспомним хотя бы автомобили ВАЗ или ГАЗ – приходилось ли вам слышать, что некто проверяет натяжение клиновых ремней прибором, а не «рукой мастера»? Результаты хорошо известны. Либо ремень свистит, проскальзывая и быстро изнашивая и себя, и шкивы, либо он перетянут – тогда разрушаются, шумят подшипники, начинает течь помпа. А ведь проверить напряженное состояние ремня – дело нескольких секунд. На фото 3 – небольшой приборчик Krikit 1 этой же фирмы. Всего-то нужно приложить его к ремню в положенном месте... и надавить до щелчка. Флажок смещается вдоль шкалы и показывает усилие натяжения. Похожее устройство есть и для поликлиновых ремней: ведь их тоже нельзя «тянуть» по старинке, иначе быстро прикончишь подшипники привода. Но сам диапазон усилий довольно широк, поэтому фирма Contitech предлагает автосервисам два варианта прибора – Krikit 2 и Krikit 3 для ремней с различным натяжением.

Все эти устройства мы опробовали (фото 4) – и рекомендуем вам, друзья-сервисмены. Работать легче, быстрее, а главное – избежите опасных ошибок. □

«ПРОПЕЛЛЕР» И ПРОЧЕЕ

Борис Ездаков

Боже вас сохрани намудрить при регулировке клапанных зазоров! Увеличенные обернутся шумной работой механизма, ударным износом контактирующих поверхностей деталей, потерей мощности. Слишком малые – неплотной посадкой клапанов в седла, их эрозионным износом и опять – снижением мощности. Перегретые тарелки и седла клапанов начинают обгорать. Регулировка клапанных зазоров требует терпения и сноровки, а значит каждому, кто занимается этим профессионально, пригодятся кое-какие приспособления.

В руководствах по техническому обслуживанию восьмиклапанных двигателей ВАЗ-2108, 2110, 2111 рекомендуется при проверке зазоров в газораспределительном механизме сначала совместить установочные метки на шкиве распределительного вала и задней крышке зубчатого ремня, вращая при этом коленчатый вал только по часовой стрелке (на виде спереди). Затем довернуть в ту же сторону еще на 40–50° (примерно 2,5–3 зуба на шкиве распредвала). Вращают коленвал при вывернутых свечах, только за болт крепления шкива генератора или специальным приспособлением – за шкив распределительного вала (фото 1 и рис. 1). Последнее изготовлено из стальной полосы сечением 30х4 мм. (Кстати, маленькие дополнительные вырезы делают его пригодным и для 16-клапанных двигателей.) Приспособление особенно полезно, когда вы хотите вывинтить болт из шкива распредвала. А вот проворачивать за этот болт коленвал не советуем – рискуете повредить грани.

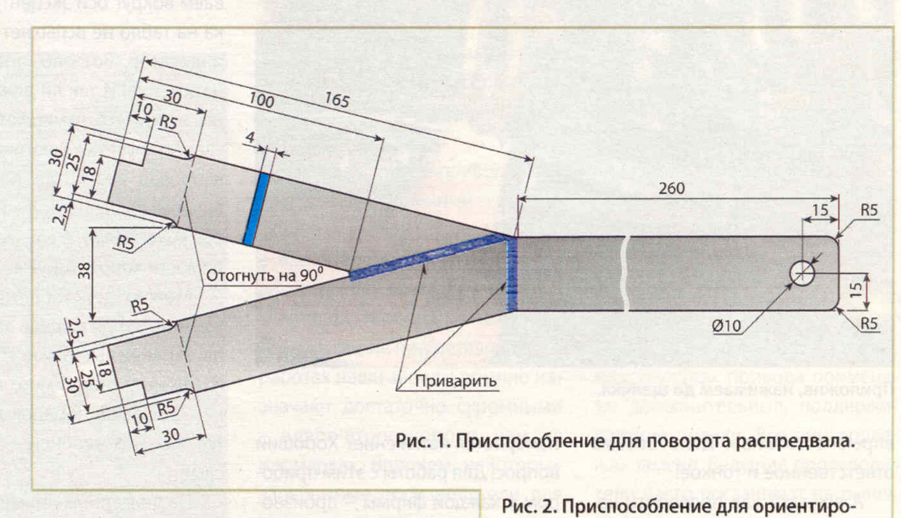
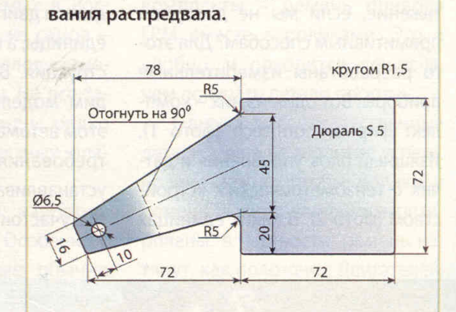


Рис. 1. Приспособление для поворота распредвала.

На этом этапе ускорить работу поможет еще одно приспособление – рис. 2, фото 2.

Рис. 2. Приспособление для ориентирования распредвала.

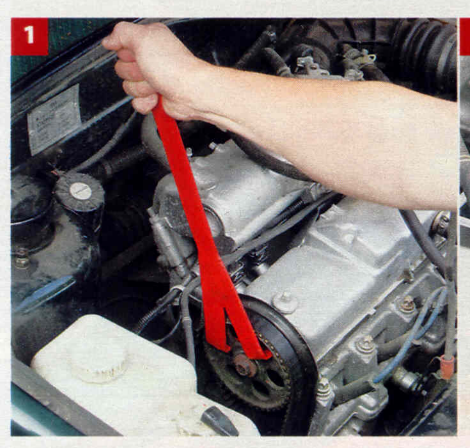


Закрепив его, подводим метку распредвала к любому из углов «квадрата» – и он окажется в «регулировочных» положениях. Возле каждого угла полезная информация: номер клапана и соответствующий зазор.

Опробуя различные способы регулировки, я убедился, что зазоры при вертикальном положении кулачка и довернутом на 45°, строго говоря, не совсем совпадают. Не вдаваясь в причины, примем это как факт – в этой части, видимо, не стоит «рационализировать» технологию, предписанную ВАЗом.

Ускорить работу помогают удобные комплекты щупов для измерения зазоров (фото 3). Сделаны они из стандартного набора. Первый комплект напоминает правильный пропеллер из щупов (0,3–0,35–0,4 мм) для выпускных клапанов. Угол между щупами 120°. С таким легче подобраться к первому клапану. Другой комплект – для впускных клапанов (0,15–0,2–0,25 мм). Щупы расположены Т-образно – при регулировках это помогает избежать путаницы.

На фото 4 вы видите две крышки ремня ГРМ, штатную и доработанную (она сверху). Срезав небольшую часть отбортовки, мы сразу избавились от затруднений при установке крышки на место. □

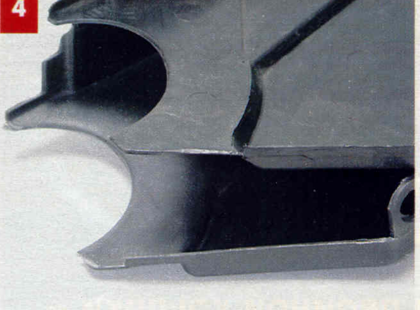


1. Если нужно повернуть или удержать…

2. Четыре угла – четыре положения.



3. Комплекты регулировочных щупов.



4. Штатная крышка и доработанная (сверху).

СЕРВОПРИВОД

Владимир Арбузов

Не секрет, что крышка багажника «десятки» открывается излишне резко, как мышеловка. Регулировка натяжения сервопружин не помогает: чуть ослабишь их – крышка просто не поднимается. В рубрике «Советы бывалых» (ЗР, 2005, № 9) один из читателей предложил свой вариант избавления от этого недостатка. Параллельно одной из пружин автор установил старый газовый упор, переделанный таким образом, что превратился в газовый демпфер (поршень вытесняет воздух сравнительно медленно, не позволяя крышке багажника резко «выстрелить» вверх. Закрывается она тоже мягче).



Конструкция показалась удачной, и мы задумали оснастить ею редакционную машину. Однако по ходу работы появилась идея вовсе избавиться от пружин, заменив их газовыми упорами. Это удалось. Кроме того что крышка теперь открывается плавно, без скрипа и ударов, пользоваться багажником стало удобнее. Вместе с пружинами убрали их гребенки, царапающие багаж и заметно ограничивающие полезный объем.

Газовые упоры расположились в наружных желобах багажника. Способ установки виден на фото, размеры – по месту, исходя из длины упоров. □

СКРЫТЫЙ РЕЗЕРВ

Владимир Арбузов

По неизвестной причине ограничители открывания задних дверей на «десятках» сделаны на 15 мм короче, чем могли бы быть. Поэтому проем гостеприимно открывается лишь для невысоких пассажиров. Ширина его, измеренная на уровне ручек, в штатном исполнении – около 85 см, при том, что без ограничителя дверь распахивается почти на 110 см. Задействовать скрытый резерв совсем не сложно. Понадобится лишь кусочек транспортерной ленты или подобного ей листового материала толщиной 15 мм, сверло или пробойник диаметром 5–6 мм да четыре винта М5 длиной 30 мм.



Дистанционные прокладки из транспортерной ленты.

Из ленты вырезаем две дистанционные прокладки (размеры на рисунке), отвинчиваем кронштейн ограничителя двери и, установив под него нашу резинку, прикручиваем кронштейны к проему более длинными винтами. Все очень просто, а входить-выходить задним пассажирам станет намного удобнее. Кроме того теперь туда можно погрузить, к примеру, коробку с телевизором, которая раньше не пролезала в дверь, да и установить багажник на крышу гораздо сподручнее. □

ПРОШУ ОБЪЯСНИТЬ

Чтобы фары светили ярче, заменил стандартные лампы 60х55 Вт на более мощные – 100х90 Вт. К моему разочарованию, заметного усиления света не обнаружил...

Подобные недоразумения, к сожалению, нередки. Дело в том, что электрическая мощность лампы и светимость ее нити напрямую не связаны. Здесь прежде всего важна температура нити и площадь ее излучающей поверхности. Очевидно, что если температура нити у более мощной и менее мощной лампы одинакова, то в активе у первой – лишь большая (но не намного!) площадь. Ведь мощность пропорциональна площади сечения нити (то есть квадрату ее радиуса), а площадь наружной (светящейся) поверхности пропорциональна радиусу в первой степени. Легко вычислить, что площадь свечения 100-ваттной нити всего на 29% больше, чем 60-ваттной. Но с большим размером нити связан и ее недостаток: ведь оптический «фокус» осветительного прибора – это некая геометрическая точка. Идеальный прибор (на практике не реализуемый) – такой, у которого светящаяся нить по размерам приближается к точке. Иначе значительная часть нити, находясь не в фокусе, работает неэффективно: лучи света рассеиваются, ослепляя встречных водителей.

Итак, при одинаковой температуре нитей 100-ваттная лампа может светить ярче 60-ваттной – но не более чем на треть. Учитывая, что потребляемая мощность первой действительно в 1,67 раза больше, нетрудно понять, что значительная часть этой «добавки» уходит просто на нагрев лампы, а с ней – и фары как целого. Значит, фара (особенно ее рефлектор и рассеиватель) работает в более тяжелых условиях. Горячее стекло может трескаться из-за резкого охлаждения при проезде лужи, быстрее портится поверхность рефлектора и т. д.

Традиционная маркировка ламп по их электрической мощности, как видите, довольно условна – и может ввести в заблуждение неподготовленного потребителя. Здесь уместно такое сравнение: у гораздо более мощных нагревательных электроприборов (паяльники, фены, утюги и т. д.) нить не светится или едва светится.

Вот почему применять в осветительных приборах автомобиля нештатные лампы не следует. Кстати, из некоторых стран нередко поступают мощные лампы, но с более низкой температурой нити, покупать которые не советуем (см. экспертизы в ЗР, 2005, № 5, 9).

ЗОЛОТОЙ КЛЮЧИК

Геннадий Непряжин

Когда был придуман «центральный замок», многие порадовались. Впрочем, рассеянных людей и он не спасает – скорее наоборот. Повернув ключ в замке водительской двери, имейте в виду, что одновременно откроются замки трех других, а на некоторых автомобилях еще и замки крышки багажника, лючка горловины топливного бака, «бардачка» и т.п. Забыв об этом, оставите машину беззащитной. И все же центральный замок – штука удобная: щелкнул замком водительской двери – закрылись и все остальные. На фото 1 – ключ испытываемого редакцией автомобиля «КИА-Спектра» – единый для дверей, крышки багажника и замка зажигания.

С точки зрения специалиста, работу электрического управления замками можно кратко описать так. При повороте ключа срабатывают управляющие контакты, подающие команду на реле; оно, в свою очередь, подает питание на актуаторы – устройства, непосредственно запирающие или открывающие замки дверей. Наиболее распространены актуаторы со штоком, приводимым через зубчатую передачу.

На серийных российских автомобилях прижились электрические актуаторы, расположенные в соответствии с рис. 1 (двери **1**, **2**, **3**, **6**). Точка **4** на наших автомобилях обычно не защищена – доступ к горловине или крышке бензобака свободен. Точка **5** – замок багажника. Впервые его защитили на ВАЗ-2110.

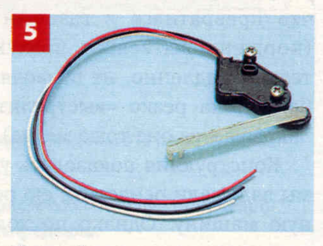
На многих иномарках можно обнаружить весь комплекс услуг, включая дополнительные, вроде управления замком багажника прямо из салона (показано пунктиром). Управляющий всем этим хозяйством актуатор, конечно, должен находиться в водительской двери. Вот он, на фото 3. От него пять проводов, обратим внимание на синий и зеленый. Питание к электромоторам идет по этим двум. (В штатной проводке ВАЗ-2110 это желтый и красный провода.) Остальные три – управляющие: по ним подается сигнал от контактов замка двери на реле актуаторов. Остальные актуаторы двухпроводные, их задача только отпирать-запирать. Реле имеет восемь выводов: два обеспечивают собственное питание («+» и «-»), еще два – питание электродвигателей актуаторов (по синему и зеленому проводам), следующая пара – это управление, как уже сказано, самим реле от актуатора водительской двери. Одна пара выводов реле не задействована.

Любопытно, что на актуаторе для водительской двери некоторые автопроизводители экономят, как, например, ВАЗ на «десятке». Логика простая: дверь все равно открывают ключом – проще поставить дешевый переключатель, как на фото 5. Правда, при установке охранной сигнализации от этого переключателя никакого толку. Между тем пятипроводный актуатор полезен не только в двери водителя, но и пассажира справа. Их можно соединить так, что система будет работать от обоих замков.

Наши актуаторы вполне пригодны для ремонта многих иномарок. Однако иностранное реле актуаторов совершенно не обязано работать по алгоритму нашего – наоборот, чаще всего с этим проблема! Придется повозиться, изучая назначение проводов. Встречаются управляющие замки и трехпроводные, и четырех-, и пятипроводные, вроде наших. Но у любого есть два исполнительных провода. Остальные определяют алгоритм работы системы. Возможные варианты – на рис. 2. □



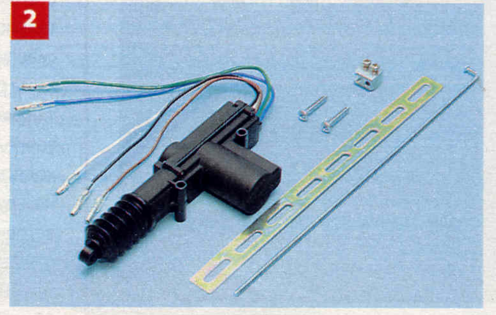
Реле актуаторов.



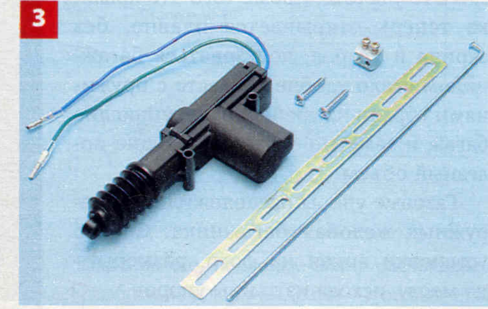
Простой переключатель в двери водителя «десятки».



Ключ центрального замка «КИА-Спектра».



Пятипроводный (управляющий) актуатор: 1 – шток; 2 – управляющие провода; 3 – исполняющие провода.



Двухпроводный актуатор – по сути, только исполнительный механизм.

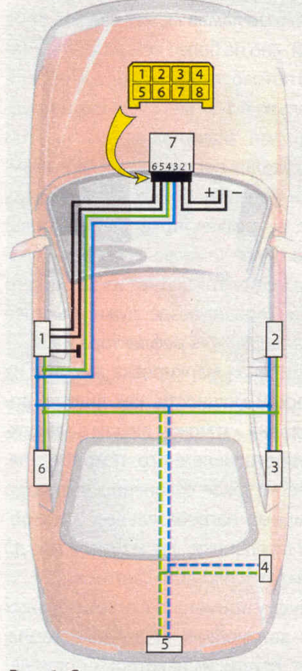


Рис. 1. Схема размещения основных актуаторов на автомобиле: 1, 2, 3, 6 – двери; 4 – лючок или горловина топливного бака; 5 – замок багажника.

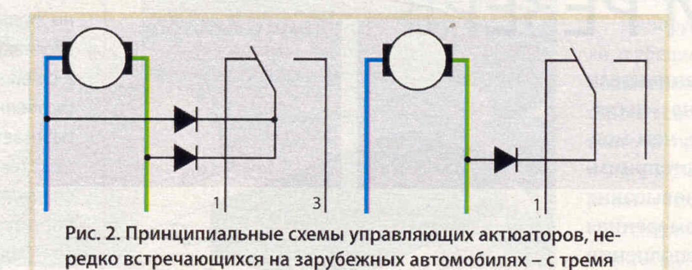


Рис. 2. Принципиальные схемы управляющих актуаторов, нередко встречающихся на зарубежных автомобилях – с тремя и четырьмя выводами.

ГЛАВНЫЕ ИТОГИ ДЕСЯТИЛЕТИЯ "ТРЕКА"

Производственному объединению "Трек" исполнилось 10 лет. Первая круглая дата в истории миасского предприятия хочешь не хочешь, а заставляет подводить итоги. А итоги впечатляющие, выходящие за рамки празднования юбилея на одном, пусть и крупном, отдельно взятом производственном объединении.

"Трек" начинал с производства шаровой опоры по вазовским чертежам для заднеприводного семейства ВАЗ 2101-2107. Постепенно набирал опыта, к работе привлекались квалифицированные инженерные кадры, коих на уральских оборонных предприятиях было в избытке. Появилось собственное конструкторское бюро, а с ним и амбициозные идеи делать детали для российских автомобилей, превосходящие по качеству иностранные, и создать собственную оригинальную конструкцию. Именно с этого начиналась прославленная серия шаровых опор "Чемпион", не имеющая себе равных на рынке по усилиям вырыва и выдавливания пальца, а также по надежности и увеличенному эксплуатационному ресурсу.

"Трек" среди первых на российском рынке предложил продавать собственные изделия в фирменной упаковке, защищенными от подделки с гарантией и обязательно с подробной инструкцией по правильной установке. Этот шаг не оказался незамеченным российскими автомобилистами. Впервые им не просто продавали узел, а заботились о том, чтобы деталь как можно дольше и безопаснее работала. Ведь шаровая опора относится к деталям, от которых зависит управление автомобилем, его поведение на дороге, а значит – безопасность людей, которые в нем едут.

Высокое качество трековских изделий рождалось в кропотливой работе, с использованием научных методов, в том числе и статистических.

На "Треке" качество - это не отдельно взятая характеристика узлов и деталей, будь то шаровая опора или наконечник рулевой тяги. Качество - это системный показатель работы всего производственного объединения, в котором не выбраковывают некачественные детали - их просто не производят. Трековская продукция, и в этом постоянно убеждались покупатели,– товар, обеспечивающий полную безопасность автомобилиста.

Достижение "Треком" качественных показателей мирового уровня в 1999 году подтвердил международный сертификационный орган. Германская фирма TUV-CERT установила, что заданное качество обеспечивается во всем жизненном цикле изделий, начиная от проектирования и закупки комплектующих и материалов, и заканчивая изготовлением и работой с потребителем (создание фирменной сети реализации, отслеживание реального ресурса изделия, технические консультации, помощь в обслуживании). И ведь "Треку" есть, чем гордиться. Сертификацию проводили немецкие аудиторы, которые выдают заключения «Фольксвагену», БМВ, «Мерседесу» и другим известным промышленным предприятиям в Западной Европе.

Правительство Российской Федерации отметило проделанную работу премией в области качества за 2001 год. Производственное объединение «Трек» является первым предприятием российского автопрома, получившим государственную премию за качество.

Между тем само по себе высокое качество деталей выделяет производителя на фоне других, но не раскрывает перед ним широких перспектив. Для этого необходимы инновационные возможности. И они есть у миассцев. Сегодня ПО «Трек» способно самостоятельно вести серьезные конструкторские разработки. Наиболее успешными и известными в послужном списке его конструкторского бюро стали принципиально новые шарниры передней подвески и рулевого управления TREK-SPORT , известная своей надежностью серия «Чемпион»; шаровые опоры и элементы бесшкворневой передней подвески новой «Волги» 3110; принципиально новые защитные чехлы для шаровых шарниров, рулевых наконечников, ШРУСов.

Десятилетний опыт по разработке и производству деталей подвесок и рулевого управления отечественных автомобилей позволил миассцам выполнять заявки крупных зарубежных автопроизводителей. «Трек» разработал и освоил производство «русского пакета» для подвесок иномарок, эксплуатирующихся в России. Теперь владелец любой иномарки, от «Альфа-Ромео» до «Ягуара», может приобрести для своей машины детали, целиком и полностью соответствующие требованиям завода-изготовителя и специфике наших дорог, но по разумной цене.

Перед началом массового производства все изделия проходят стендовые, лабораторные испытания на прочность, долговечность, надежность. Трековская испытательная база оснащена новейшей трехкоординатной измерительной машиной WENZEL, позволяющей с точностью до микрона измерять сложные геометрические поверхности, какими являются рычаги и стойки передней подвески, шарниры, защитные чехлы.

Техника "Трека" служит людям. Качество и технологический уровень изготовления позволили значительно увеличить срок службы шаровых опор, наконечников рулевых тяг и подвески в целом, а значит и повысить безопасность автомобиля. Появление в российской автомобильной промышленности современного, динамично развивающегося предприятия мирового уровня, продукция которого обеспечивает безопасную эксплуатацию транспортных средств миллионов россиян - главный результат 10 лет работы компании. И за это на юбилее обязательно поднимут бокалы.

Олег Филатов



На ВАЗе:

АЛЕКСАНДР СОРОКИН отдел функциональных испытаний (1, 2)
СЕРГЕЙ МОХНАТКИН отдел специальных испытаний (3)
ВЛАДИМИР ШУВАЕВ автомобильный отдел действующего производства (4)



1. Допускается ли эксплуатация ВАЗ-21102 с неактивированным иммобилайзером, не нанесет ли это вреда машине?

Иммобилайзер по сути – встроенное противоугонное устройство. Его задача – увеличить степень защищенности автомобиля от несанкционированного доступа посторонних. Неактивированный иммобилайзер никоим образом не влияет на работу двигателя. Другое дело, что отказ от его активации увеличивает вероятность угона автомобиля.

2. ВАЗ-2111 2003 года хочу оснастить бортовым компьютером, но не могу определить, какой ЭБУ стоит на автомобиле. На нем только выштампована надпись MOTRONIK – одни говорят, что это Bosch, другие – GM...

Контроллер с надписью MOTRONIK – изделие фирмы Bosch.

3. Насколько изменятся показатели скорости автомобиля ВАЗ-2114 после установки на него 14-дюймовых колес с шинами 175/65? Беспокоит возможность ошибки спидометра.

Радиус качения шин 175/65R14 незначительно больше, чем у покрышек размерности 175/70R13, из-за чего теоретически «идеальный» спидометр уменьшит показания скорости примерно на 1,5%. Однако точность спидометра зависит от конкретной модели шин, у которых, в свою очередь, есть разброс по радиусу качения в пределах 0,5%. В итоге спидометр будет показывать скорость на 1–2% меньшую, чем на покрышках 175/70R13.

С учетом того, что механизм реального спидометра завышает скорость по сравнению с истинной на 5–10%, серьезных изменений не произойдет – более того, показания прибора станут точнее. На автомобилях «Лада-110...112», комплектуемых шинами разной размерности, спидометры и их приводы одинаковы.

4. Каковы основные изменения ВАЗ-2110, внедренные между 2001 и 2005 гг.?

2001 год – введение комплектации «люкс»; вместе с ней появились литые колеса и спойлер на седане «Лада-110», а также кондиционер (специальная комплектация);

2002 год – обтекатели на порогах, антибликовые наружные зеркала на 100% выпуска, атермальные стекла;

2003 год – отопитель повышенной производительности с индексом 2111, новая облицовка («жабо») перед ветровым стеклом, арочный спойлер на хэтчбеке «Лада-112», дополнительный (третий) сигнал торможения на всех машинах (на «Ладе-110» в связи с этим изменилась полка за задним сиденьем);

2004 год – двигатели объемом 1,6 л, ЭСУД нового поколения с процессором «Бош» M7.9.7, изменен каркас кузова для выполнения требований безопасности при косфронтальном ударе.

2005 год – все автомобили соответствуют нормам токсичности не ниже Евро II, введен каталитический коллектор.



На ГАЗе:

АРТЕМ ПОПЕНКО КО грузовых автомобилей (1)
СЕРГЕЙ ЧЕРНЕВ КО электрооборудования (2)
СЕРГЕЙ ГАГУНОВ расчетно-аналитический отдел (3, 4, 5)



1. На моем «Соболе» с двигателем ЗМЗ-405.22 при пробеге меньше 3 тыс. км завыл бензонасос. Как от этого избавиться?

При работе изношенного бензонасоса появляется шум, который устраняется только заменой узла. Если автомобиль на гарантии, то порядок замены оговорен соответствующими документами.

2. За период с декабря по август на ГАЗ-31029 пришлось заменить три (!) коммутатора: служат два-три месяца. Виновато низкое качество коммутаторов или что-то не в порядке с электрооборудованием?

Причина столь короткого срока службы покупаемых вами коммутаторов – их низкое качество. Постарайтесь купить прибор, имеющий сертификат соответствия. Остальное электрооборудование автомобиля не влияет на долговечность коммутатора.

3. Почему в двигателе ЗМЗ-4062.10 прокладка головки блока не имеет отверстий для прохода жидкости из блока в головку у первого цилиндра, а у четвертого эти отверстия совпадают с отверстиями в блоке и головке? Как это сказывается на охлаждении?

Отсутствие отверстия в указанном месте – конструктивная особенность данного двигателя. Этим обеспечивается равномерный теплоотвод от каждого цилиндра, что создает оптимальные условия охлаждения.

4. Двигатель ЗМЗ-406 (ГАЗ-3110 2001 г.) иногда на ходу глохнет, на 3–6 секунд стрелка тахометра падает на ноль. Сигнализатор системы управления двигателем при движении машины временами моргает. При диагностике блока управления всякий раз получали разные коды: 61, 62, 63, 136, 91. Как это объяснить?

Судя по представленному описанию дефектов, на двигателе, как минимум, неисправна форсунка второго цилиндра (код 136 – замыкание на «массу»), а также катушки зажигания первого и четвертого цилиндров (код 91). Для точной диагностики и устранения неисправностей рекомендуем обратиться в специализированный сервис.

5. Купил (порекомендовали в магазине) масляный фильтр фирмы Good Will-OG-214 OIL (от «Штайра») для мотора ГАЗ-560 1998 г. Вскоре после пуска двигателя из-под фильтра выбило масло. Обратился в магазин с претензией: мне ответили, что штуцер крепления фильтра у двигателя ГАЗ-560 коротковат для фильтра Good Will! Возможно ли такое?

Названный вами фильтр не применялся на двигателе ГАЗ-560 и не исключено, что он действительно мог туда не подойти. Во избежание недоразумений рекомендуем использовать фильтры, указанные в руководстве по эксплуатации двигателя ГАЗ-560, – например, Fleetguard LE3402, LF3449, Knecht OC59, Mann W940 или W940/15N, а также изделие 560-1017005-02 завода «Автоагрегат», Ливны.

КЛЮЧЕВОЙ МОМЕНТ

Анатолий Сухов

Гаечный ключ, как и отвертка, давно превратился из просто инструмента в один из символов эпохи. В неофициальном, но всем понятном языке пиктограмм он обозначает «ремонт», «обслуживание» или «несложный инструмент». Его изображение можно встретить в инструкциях, на дорожных знаках, вывесках автомастерских. Даже на приборной панели нередко найдешь индикатор в виде контура рожкового ключа: загорелся – пора в сервис.

В Европе первые упоминания о гаечном ключе относятся к концу XIV века. Но настоящий расцвет этого инструмента пришелся на XIX век, когда в арсенале слесарей (в том числе автомобильных механиков) появились разводные, трещоточные, трубные, самозажимные и прочие хитрые ключи. Многие фирмы – как, например, «Маузер» – сделали себе имя именно на таком инструменте, а знаменитый ныне пистолет появился несколькими десятилетиями позже. Изобретения следовали одно за другим, фирмы перекупали патенты друг у друга, поэтому, например, «шведский» ключ с изогнутой ручкой в начале XX века в России называли «французским», а позже – уже с прямой ручкой – вновь «шведским», в честь Йохана Петера Йохансcона, запатентовавшего конструкцию в 1892 году.

Российские заводы нередко копировали западный инструмент. Впрочем, почти в каждом крупном городе существовали и мелкие инструментальные артели, которые зачастую не клеймили свои изделия, хотя среди них было немало остроумных изобретений. В отличие от плашек и клуппов, ключи в начале прошлого века ценились сравнительно недорого: раздвижные – от рубля до четырех, а рожковые и вовсе шли за копейки. Так, по каталогу Растеряева, поставщика двора Его Императорского Величества, ключ 10x12 стоил 13 копеек, 28x32 – 55, а за увесистый 75x88 просили уже четыре двадцать – хороший металл всегда дорог!

Инструмент той эпохи дожил до наших дней, но теперь его чаще покупают коллекционеры. Впрочем, он еще готов послужить, ведь размеры гаек не изменились! □

Благодарим ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ (Москва) и МУЗЕЙ ИНСТРУМЕНТА (Санкт-Петербург) за помощь в подготовке материала.

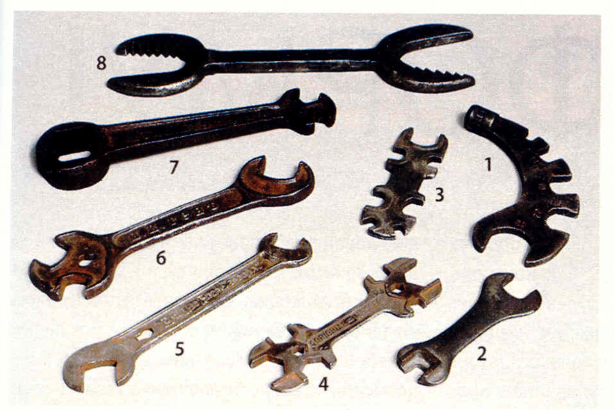


Комбинированный «подковный» ключ (Германия). Шипы на подковах и обуви на Руси использовали еще в XIV веке (их остатки найдены в Новгородской области). А в XVII веке подковы с тремя сменными шипами появились в российской кавалерии, что принесло немало выгод в сражениях (вспомним хотя бы войну со шведами накануне наполеоновского нашествия). В XIX веке зимой в шипы переобували не только армию, но и конный транспорт, почту и т.п. Чтобы заменить изношенный или выпавший шип, острым концом ключа прочищали резьбовое отверстие в подкове, коротким метчиком обновляли резьбу, ключом «на 17» вворачивали шип, а саму подкову придерживали другим таким же ключом, но зевом «на 30», чтобы не повредить сустав.

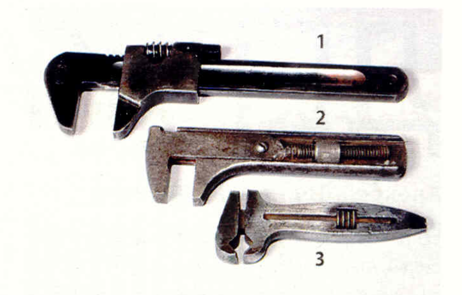
Торцевые ключи, Россия: 1 – специализированный, 20–30-е годы; 2 – «10,11,12,13», серед. XX века; 3 – «12x16», нач. XX в.; 4 – трещотка 1/4 дюйма, XIX в.

Раздвижной ключ Новосибирского завода 40-х годов (1) скопирован с более раннего SPERLING № 1 (2).

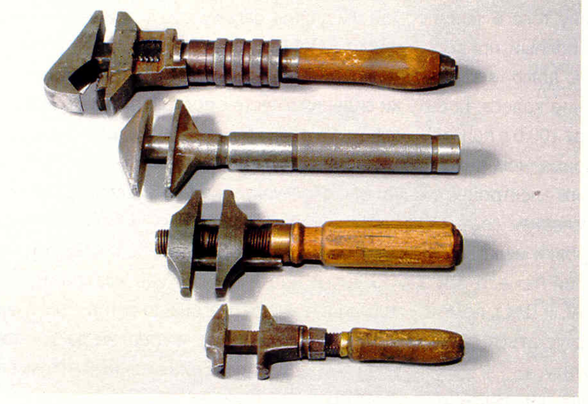
В отличие от механизмов, инструмент почти не устаревает с годами: старый добрый гаечный ключ пригодится и в XXI веке.



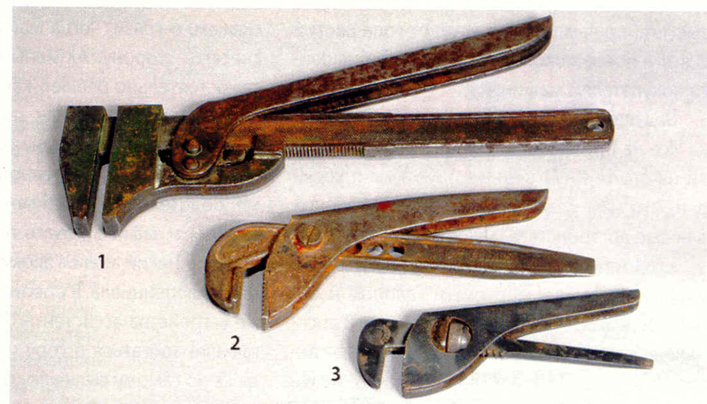
Универсальный (1) и «малый» (2) ключи, русская артель (без опознавательных знаков); универсальные G. Karger (3) и Messer (4), первая пол. XX века; рожковый «20x24», Акционерное производство Рязанского завода (5); И. И. Генъ, Одесса, до 1917 года (6); Metallists, Рига (7); универсальный трубный ключ «крокодил» (8), самоделка, 40–50-е годы XX века (угол зева на концах разный).



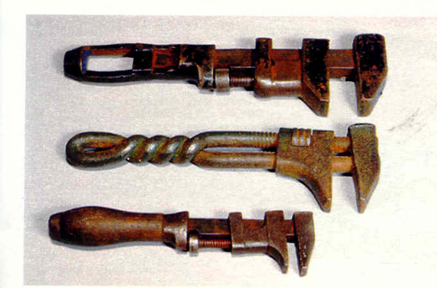
Раздвижные ключи XIX века: 1 – переставной с храповым фиксатором MAUSER; 2 – без клейма, 40 мм; 3 – разновидность «французского велосипедного».



Ключи «английские» (с резьбой одного направления и одной неподвижной губкой) и «французские» (две губки двигаются по разнонаправленной резьбе) стоили от 1 до 6 рублей. Все образцы – XIX века.



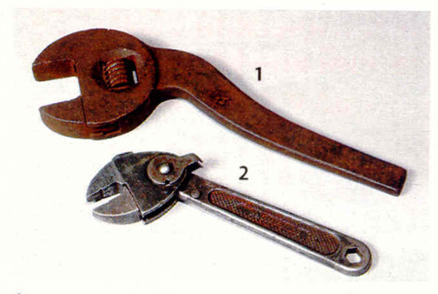
Переставные ключи с гребенкой позволяли быстро и точно выбрать нужный размер. 1 – HENCKELS-SOLINGEN; 2 – польский переставной с отверткой (не самый удобный для перестановки); 3 – российский с гребенкой и отверстием – вобрал достоинства обоих.



Американские раздвижные ключи с молоточком в качестве подспорья. Ручки зачастую были деревянные.



Оригинальный клинозажимной ключ, СССР, первая пол. XX в. обеспечивал исключительно быстрый подбор размера зева.



Французским именовали и «шведский» ключ (1). Рядом – ленинградский, с качающейся головкой и шестигранником в ручке (2).

ДЕРЖАТЬ ФОРМУ!

Алексей Воробьев-Обухов

Если не считать «Шеви-Ниву», среди автомобилей для активного отдыха (а именно так расшифровывается аббревиатура RAV – Recreational Active Vehicle) «Тойота-RAV4» – лидер продаж в России. И, кстати, обладатель Гран-при «За рулем»-2005. А в Европе вседорожник и вовсе разошелся в количестве 600 тыс. шт., причем продажи год от года растут. И вот – новое поколение столь полюбившейся покупателям машины.

Ведущий конструктор автомобиля Киятака Исе на презентации сказал: «Мы приобрели на опыте RAV4 ценные ноу-хау, и я убежден, что нам удалось воплотить эти знания в новые достоинства». Каковы они?

«Тойота» порадует покупателей не только удобным трансформируемым салоном и более мощными, чем прежде, моторами. В арсенале вседорожника новейшие системы – активного управления IADC (Integrated Active Drive System) и полного привода ATC. Первая объединяет через быстродействующую цифровую шину обмена данных CAN-BUS обычно независимо работающие ABS, ESP, контроль тяги TRC и электроусилитель рулевого управления EPS. Траекторию движения машина способна корректировать не только подтормаживанием колес, но и подруливанием. Кроме того, «Тойота» пойдет прямо при разгоне, скажем, в грязи, когда машину того и гляди снесет в сторону. Активный полный привод самостоятельно решает, какую долю тяги подавать на передние или задние колеса, распределяя ее в соотношениях от 100:0 в пользу передних до 55:45 в полноприводном режиме. Водитель может отключить электронные «мозги» и зафиксировать последнее соотношение – некий аналог блокировки межосевого дифференциала. В новой «Тойоте» есть также устройства-ассистенты (HAC и DAC), помогающие трогаться в гору и спускаться с нее даже по самому сыпучему грунту.

Заново разработаны подвески. Нижнюю шаровую опору переместили вперед, улучшив поведение в повороте и стабильность езды по прямой. Сзади благодаря диагональному расположению амортизаторов удалось расширить багажник на 230 мм. А вот радиус разворота, напротив, уменьшили до 5,1 м – несмотря на возросшую длину кузова. Внутри заметно просторнее: пассажирам добавили 150 мм длины, багажу – 25% объема. Поклонникам RAV4 безусловно понравится и так называемый «изи флэт»: легким движением руки сиденья вместе с подголовниками превращаются в ровный пол для груза.

Под капотом бензиновый 2-литровый двигатель с регулируемыми фазами, разгоняющий вседорожник до 185 км/ч, либо новейший 2,2-литровый дизель D-4D мощностью 136 или 177 л.с. В последнем случае «максималка» – 200 км/ч и время разгона до сотни – 9,3 с впечатляют не меньше, чем средний расход топлива 7,0 л/100 км. Единственный параметр, о котором мы пока не осведомлены, – цена. Продажи RAV4 начнут в будущем году

Стремительный силуэт машины вовсе не оптический обман. Ее аэродинамический коэффициент всего 0,31, отсюда и экономичность.

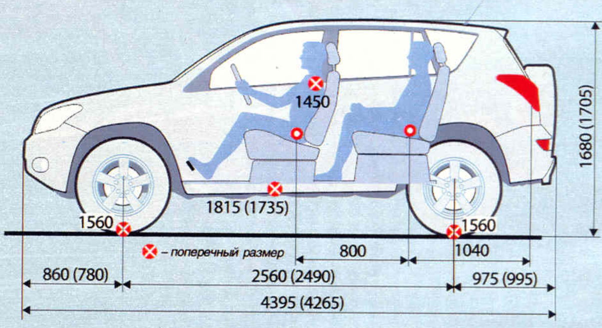


Оборудование водительского места свидетельствует, что принципы эргономики учитывались дизайнерами в полной мере.

Задние сиденья превращаются в ровную грузовую площадку одним движением, снимать подголовники при этом не нужно.

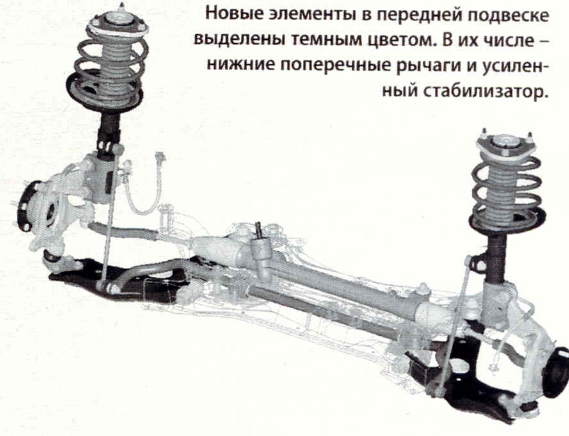


Трапециевидная решетка радиатора – фирменный знак «Тойоты-RAV4».

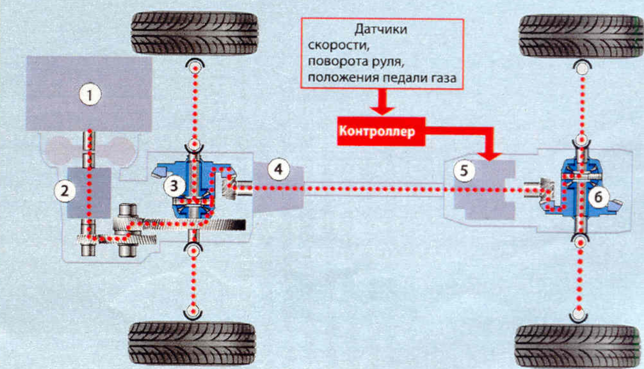


Те, кто уже имел дело с RAV, могут с линейкой в руках убедиться: в машине стало заметно просторнее. В скобках – размеры предыдущей модели.

Новые элементы в передней подвеске выделены темным цветом. В их числе – нижние поперечные рычаги и усиленный стабилизатор.



Межосевая электромагнитная муфта полного привода ATC получает команды на основе анализа скорости, положения педали газа и угла поворота баранки. Разумеется, этим анализом занят не водитель, а компьютер: 1 – двигатель; 2 – коробка передач; 3 – передний дифференциал; 4 – раздаточная коробка; 5 – электромагнитное сцепление; 6 – задний дифференциал.





ОТ СЛОЖНОГО –

Сергей Канунников. Фото: Александр Батыру

Дородный телевизионный механик, занявший собой чуть не половину гостиничного номера, долго возился с пультом, но развел руками. Ну что ж, пощелкаю вручную. Хотя раздражение осталось: все-таки XXI век на дворе. Без пульта, да и гнезда для цифровой камеры телевизор выглядит как-то убого. Избаловались?

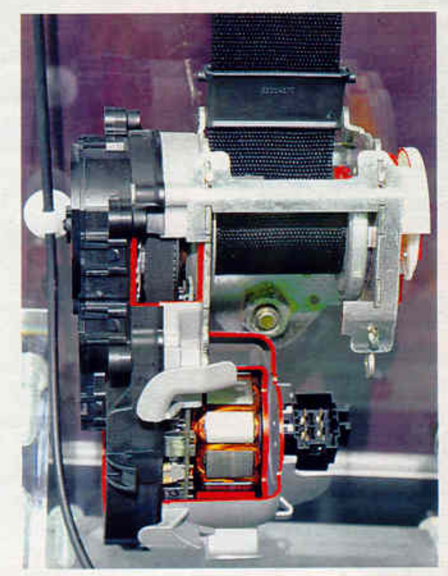
А что тогда сказать про кнопки и кнопочки, дисплейчики и дисплеи – продукты высоких технологий, которыми под завязку напичканы машины на стендах автосалона во Франкфурте? Нынче над каждой моделью трудится целая академия наук: физики, химики, даже биологи и, конечно, программисты. Кстати, высокие технологии теперь – это не только электроника. Иные механические устрой-



К СОВЕРШЕННОМУ

ства по замысловатости и тонкости исполнения посоперничают с ней – но все-таки без электроники, разумеется, никуда…

Даже то, что сиденье, словно разумное существо, наделено памятью, не удивляет. А уж двигатель, коробку передач, полноприводные трансмиссии, тормоза, рулевое без компьютеров и представить сложно. Автомобиль самостоятельно сушит колодки, придвигает их к дискам и увеличивает усилие на пѐдали раньше, чем малоопытный водитель смекнет: дело пахнет аварией. Электронику научили менять жесткость подвески и дорожный просвет, «душить» двигатель и подтормаживать на повороте, чтобы машина не ушла с безопасной траектории. Но программисты настойчиво идут дальше, вторгаясь в святая



Преднатяжитель ремней безопасности с электромотором, в отличие от устройства с пиропатроном, срабатывает не в момент аварии, а еще до нее – по команде компьютера, анализирующего информацию, выдаваемую «мозгами» ABS, ESP и других систем. Сила натяжения ремня зависит от степени опасности. Многоразовые преднатяжители фирмы TRW ставят, в частности, на новый «Мерседес-Бенц S».



Возможности развлекательной техники демонстрировала фирма «Брабус». Очень тонкий 32-дюймовый мультимедийный экран в перегородке салона можно быстро опустить, чтобы через опускное же лимузинное стекло увидеть пейзажи, проносящиеся перед капотом «Мерседес-Бенца Виано» с 4,4-литровым мотором.

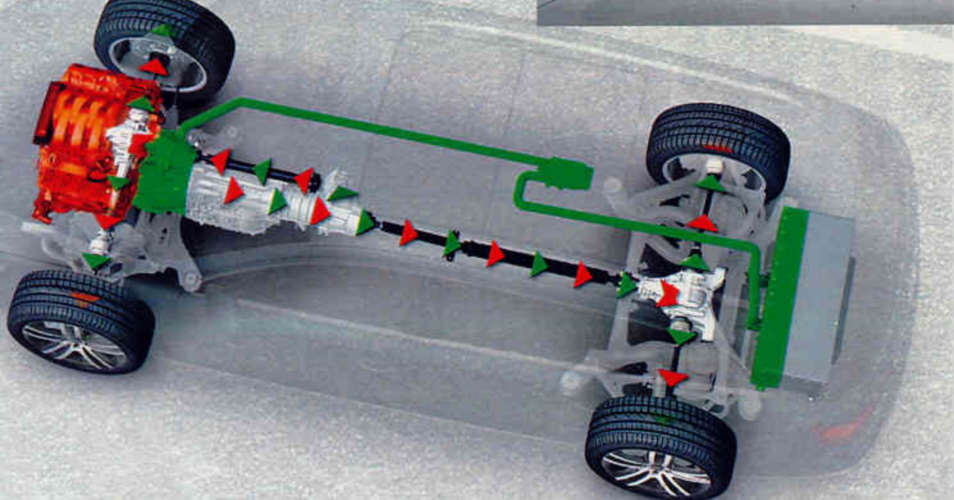
Вседорожник «Ауди-Q7» представили сразу также в гибридном варианте. Такая версия достигает 100 км/ч за 6,8 с и разгоняется с 80 до 120 км/ч за 7 с. А средний расход топлива, обещают, всего 12 л/100 км.

святых. Компьютер уже самоуверенно командует подвесками. Например, электромоторы по его приказу меняют схождение задних колес в зависимости от скорости движения и кривизны поворота.

Похоже, дорогая сердцу опытных, умелых водителей фраза «я вытащил-таки машину из заноса» выйдет из обихода. Не говорим ведь мы с гордостью:



На «Ауди-Q7» в паре с 350-сильной «восьмеркой» работает 32-киловаттный электромотор, установленный между двигателем и автоматической коробкой передач. Бензиновый и электрический агрегаты могут действовать вместе и порознь.



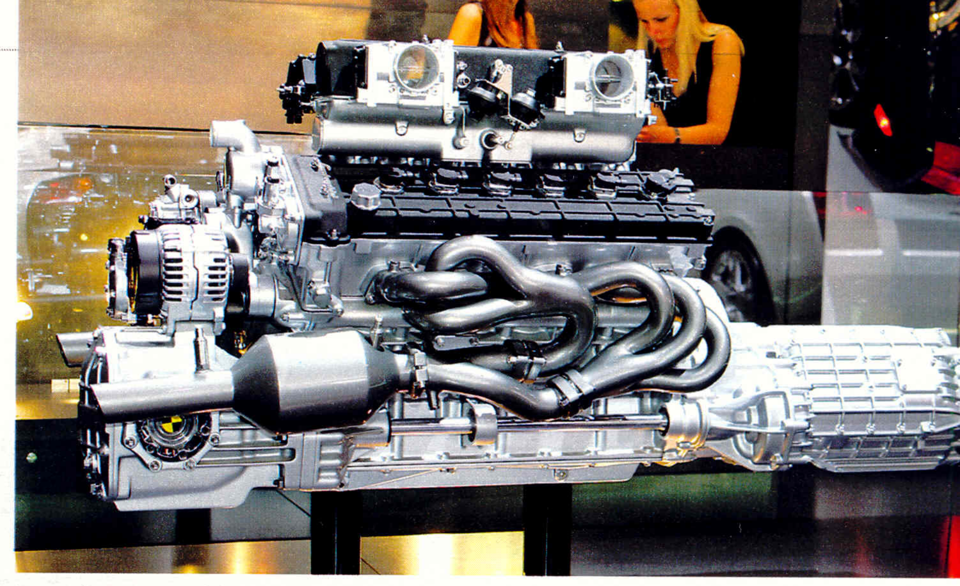
«Я управляю телевизором!» (дался же мне этот чертов пульт!). Впрочем, до полного «обесчеловечивания» дело если и дойдет, то не скоро. Но то, что электроника работает все четче и быстрее – факт. Значит электроприводы (или, как выражаются конструкторы, управление по проводам) будут завоевывать автомобиль все активнее. Нет, без «железа», конечно, не обойтись: реечный рулевой механизм, рычаги и пружины подвески останутся, как тормозные диски и колодки. Но механических связей будет

все меньше, а машина станет еще умней и предупредительней.

Стоп! А надежность: кто не сталкивался с «зависающим» компьютером! Автомобильные «мозги», утверждают производители, гораздо покладистей. Чтобы не допустить ошибки, блоки управления разных устройств постоянно

Представлять новую серийную модель сразу с не самыми привычными пока силовыми агрегатами стало хорошим тоном. Двигатель объемом 2 л мощностью 180 л.с./132 кВт на СААБ-9-5 «Био Пауэр» потребляет смесь бензина и этилового спирта.





Силовой агрегат «Ламборгини-Галлардо» – гордость итальянских и немецких (из «Ауди») конструкторов. Красавец 500-сильный двигатель сблокирован с шестиступенчатой коробкой передач. От нее один вал идет к передним колесам, второй на дифференциал задних.

обмениваются информацией по высокоскоростным CAN-шинам. Кроме того, в наиболее ответственных, влияющих на безопасность устройствах применяют заимствованный из авиации принцип дублирования. Например, снабжают дополнительным компактным источником питания и электромотором или увеличивают число «органов чувств».

Характерный пример пути, по которому идут нынче инженеры, – новинка компании TRW: активный круиз-контроль второго поколения АСС 2. Устройство можно включить на скорости 30–40 км/ч. Если вы, зазевавшись, опасно приближаетесь к впереди идущему автомобилю, машина сама снизит обороты двигателя, а затем начнет тормо-



«Ягуар-ХК» – пример широчайшего использования алюминия. Купе с базой 2752 мм и двигателем V8 мощностью 298 л.с./219 кВт «тянет» всего на 1595 кг. Максимальная скорость «кошки» ограничена электроникой – 250 км/ч.

В пресс-релизе концепт «Майбах-Экселеро» называют «хай-энд творением». Монстр, построенный совместно с шинной фирмой «Фульда», с легкой пространственной рамой и 700-сильным мотором показал на автодроме Нардо в Италии 351,45 км/ч. Вот уж действительно хай-энд! Или будет еще круче?

зить. Одновременно в салоне раздастся тревожный сигнал. Угол «обстрела» радара, установленного в середине передней панели, – 5 градусов, дистанция, с которой устройство распознает объект, – 180 м. Ответственности с водителя ACC, безусловно, не снимает и даже экстренно тормозить не умеет (замедление не превысит 0,3 g). Чтобы позволить машине сильнее давить на тормоз, данных от одного радара мало, считают инженеры. И готовят версию со вторым «глазом» – видеокамерой, которая, как и радар, будет поставлять информацию блоку управления. Лишь «услышав» двоих и сверив их показания, он сможет принять решение более серьезное, чем «плавно замедлить автомобиль». Пока ACC ставят на дорогие автомобили – «Фольксваген-Фаэтон», «Бентли» и другие. Но скоро подобное устройство, правда, работающее со 120, а не 180 м,

Новый класс автомобилей – SUC (Sport Utility Cabrio) открыла немецкая компания «Карманн». Концептуальный кабриолет-вседорожник оснастили 320-сильным 4,4-литровым двигателем. Полноприводная трансмиссия с 6-ступенчатой коробкой передач с электронным управлением создана компанией ZF.

Некогда секретные, военные устройства стали доступны в серийных, правда, отнюдь не дешевых моделях. Система «Найт Вижн» помогает водителю БМВ 7-й серии видеть в темноте на расстоянии до 300 м от автомобиля.



в качестве опции предложат покупателям «Фольксвагена-Пассат». А в работе уже ACC для машины гольф-класса. Тенденция налицо: электронные «игрушки» постепенно и довольно быстро переселяются с автомобилей представительского класса на более массовые.

Несмотря на то что тяг, рычагов, тросиков становится меньше, автомобили тяжелеют. Машины популярного С- или гольф-класса «тянут» нынче на 1100-1200 кг – на пару центнеров больше,

чем их предки лет 15 назад. Масса солидных седанов – под пару тонн, а большие вседорожники тяжелее еще килограммов на 500. Неудивительно: в машинах полно дополнительного оборудования, устройств пассивной безопасности. А ведь лишние килограммы – потеря динамики, рост расхода топлива.

Конструкторы экономят буквально на каждой детали и все шире применяют легкие материалы. По аналогии с термином «постиндустриальная эпоха» можно сказать, что в автомобилестроении наступила «постстальная». Алюминий, детали из которого легче стальных примерно на треть, пластик, углеродистые композитные материалы (они позволяют экономить по сравнению с «железом» до 50% массы) получают прописку в кузовах, элементах шасси, двигателях. При этом инженеры и ученые на-



Это чудо по имени «Муви», участвуя в дизайнерском конкурсе фирмы «Пежо», нарисовал молодой португалец Андре Коста. Говорят, примерно в 2020 году такими станут городские автомобили. А что – с парковкой у шарика длиной 2,33 м проблем почти не будет. А уж обзорность…



Гибридный привод подходит и для спортивного родстера, считает фирма «Дайхатсу». У концепта HVS (Hybrid Vehicle Sport), помимо 1,5-литрового бензинового мотора мощностью 105 л.с./77 кВт, три (!) электрических. Два – общей мощностью 36 кВт действуют на передние колеса, третий – 22-киловаттный через многодисковые сцепления, управляемые электроникой, на задние.



короткому. Это позволяет поднять мощность и крутящий момент во всем диапазоне оборотов, не сжигая лишнее топливо. Способствуют экономичности электрические, а не механические приводы навесных агрегатов – например, водяного насоса, освобождающие двигатель от «непродуктивной» нагрузки.

Очевидно, у бензиновых и тем более дизельных моторов еще есть резервы для совершенствования. Но даже если верить оптимистам, утверждающим, будто недра Земли содержат огромные залежи черного золота, очевидно, что их поиск и разработку оплатим мы – потребители. Поэтому стоимость моторного топлива вряд ли уменьшится. А уж если прислушаться к пессимистам, то...

Одно из главных событий франкфуртской выставки IAA-2005, в отличие от других, не реализованное, правда, в металле, но очень важное: «Даймлер-

учились соединять «несоединимое». Как известно, контакт стали и алюминия создает очень благоприятные условия для коррозии. «Прокладки», позволяющие не допустить ее, – гордость сотрудничающих с автомобилестроителями химиков – применяют уже несколько лет. А инженеры фирмы «Мазда» пошли дальше. В новом родстере MX-5 алюминий со сталью сваривают трением по хитрой технологии – ноу-хау фирмы. Никаких проблем с коррозией и прочностью, утверждает «Мазда», не будет.

Большинство водителей, нажимая кнопку «Старт» или пока «по старинке» поворачивая ключ зажигания, не задумываются, на какие ухищрения идут конструкторы, чтобы снять с 1 л рабочего объема 80–100 л.с., не расстроив нас прожорливостью мотора и уложив выбросы в жесткие экологические нормы. Даже на относительно недорогих моделях все большее распространение получают устройства для регулирования фаз газораспределения и высоты подъема клапанов, впускные тракты изменяемой длины. На низких оборотах смесь идет по длинному пути, на повышенных – по

Вроде бы к кабриолетам с жесткой крышей, как «Вольво-С70», мы уже привыкли. И не задумываемся, насколько точно должна работать вся эта механика, насколько высоки требования к уплотнениям.



Концептуальный «Смарт-Кросстаун» оснащен 61-сильным бензиновым (0,7 л) и 23-киловаттным электродвигателями и шестиступенчатой коробкой передач с последовательным переключением. Максимальная скорость гибридного малыша – 135 км/ч.



«Тойоту-RAV4» предлагают с тремя двигателями. Новейший 2,2-литровый дизель с сажевым фильтром развивает 130 кВт/177 л.с. при 3600 об/мин. Момент на задние колеса идет через многодисковое сцепление с электронным управлением.



На «Мазде-Сассо» 1-литровый 3-цилиндровый двигатель с непосредственным впрыском и турбонаддувом. Коробка передач – 6-ступенчатая с последовательным переключением. Иных данных симпатичного прототипа пока не приводят.





Практически все элементы, включая баллоны водородомобиля на базе «Мерседес-Бенца» А-класса, расположены под полом. Под капотом – электромотор мощностью 65 кВт/87 л.с. Шестьдесят таких машин уже колесят по дорогам трех континентов и везут, как утверждает фирма, водителей и пассажиров в будущее.

В семействе полноприводных БМВ – пополнение. Трансмиссия xDrive на машинах 3-й серии по конструкции аналогична знакомой по моделям X3 и X5: перераспределением момента по осям ведает электроника.

Крайслер», БМВ, «Дженерал моторс» и «Фольксваген» намерены совместно работать над гибридными автомобилями. Американцев и европейцев, как сказано в пресс-релизе, вовсе не устраивают передовые позиции японцев в «гибридостроении».

А первый шаг уже сделала фирма «Ауди». Новый вседорожник Q7 показали, в том числе, с электромотором, который работает в паре с бензиновым. Пока это прототип, но сделанный явно не для того, чтобы пополнить коллекцию концептов фирменного музея в Ингольштадте. Гибридные силовые установки, которыми хвастались чуть не все крупные фирмы, – не единственная альтернатива традиционным, как говорят немцы, Отто- и Дизель-моторам. Редкий стенд обошелся без так называемых битопливных машин – работающих, помимо бензина, на природном газе или спирте. Они, как правило, серийные: продажи подобных моделей в Европе растут.

На газетные полосы, посвященные выставке во Франкфурте, попал даже российский автомобиль. Нет, вовсе не «Калина», а показанный на прошлогодней выставке в Москве АНТЭЛ-2 – водородомобиль в кузове ВАЗ-2111. Противников у этого вида топлива пока не меньше, чем сторонников. Но их горячие споры, как и внимание именно к этому российскому экспонату, лишь подтверждают интерес к экологически чистому топливу, запасы которого на Земле практически не ограничены. Да и не стали бы БМВ, «Ауди» и другие именитые фирмы, чье руководство умеет считать деньги и не склонно бросать их на ветер, вкладывать огромные средства в совсем уж бесперспективное дело.

Конечно, завтра водородные машины массовыми не станут, у «спиртомобилей» немало недостатков, а гибриды не решают проблему кардинально. Однако за 125 лет, прошедших с получения Карлом Бенцем патента на «моторваген», человечество сильно привязалось к автомобилю и отказываться от него не намерено. Значит, от академии автомобильных наук совсем скоро можно ждать новых интересных, необычных открытий. □



«Жук»-долгожитель и «Фольксваген-Нью Битл» похожи лишь внешне. Да и то не очень...

ЛИНИЯ ЖИЗНИ

Михаил Гзовский

Жизнь автомобиля сродни человеческой: кто-то прожигает ее на полную катушку, но отходит от дел лишь в преклонном возрасте, будучи окружен внуками и правнуками. Другие «сдуваются», не оставив заметного следа, когда волосы еще не тронула седина. Население Земли постепенно стареет. А сколько отмерено среднестатистическому автомобилю? Какими средствами конструкторы и дизайнеры достигают успеха и долголетия тех или иных моделей? Проследим линию жизни некоторых современных автомобилей...

КРИЗИС... ВО БЛАГО?

Статистика свидетельствует: несмотря на кратковременные взлеты, тенденция к снижению продаж легковых машин налицо. Причины в быстром росте цен на нефть и все углубляющемся общемировом экономическом спаде. Это заставляет производителей искать новые пути привлечения покупателей. Один из них – более частая смена моделей. Если несколько десятилетий назад автомобиль нередко тиражировали без особых изменений по 10–15 лет, то сегодня позволить себе такое не могут даже самые консервативные марки. Признанные классики – «Роллс-Ройс» и «Бентли», «Ягуар» и «Астон-Мартин» вынуждены оглядываться на молодые и шустрые японские и корейские фирмы, хотя и выступают в совершенно другой ценовой нише. А это ох как не просто, особенно учитывая колоссальные затраты на обновление дорогих в производстве моделей.

Фактор новизны уже довольно давно поставили на службу американцы и японцы. Творческий конвейер не останавливается с запуском заводского: серийную машину только-только представили на автосалоне, а инженеры и дизайнеры уже ломают голову над ее модернизацией! В XXI веке массовой модели отмерено в среднем пять-шесть лет, причем уже через два-три года проводят рестайлинг или фейслифтинг. Первый термин (от английского – restyle) означает, разумеется, изменения стиля, второй (facelift) заимствован... из медицины. Так называют хирургическую коррекцию возрастных изменений мягких тканей лица.

Хотя применительно к автомобилю эти понятия схожи, рестайлинг подразумевает все же более радикальное изменение внешности в соответствии с модой. В случае удачи результат очень заметен. Пример – недавнее обновление СААБ 9-5. Поставьте предыдущую и нынешнюю машины рядом: небо и земля, не правда ли? Лишь пытливый взгляд отметит знакомую линию крыши, в остальном – совсем непохожие.

Скорый рестайлинг косвенно говорит о не слишком успешной карьере авто. Помните «Фольксваген-Битл» («Жук») первого поколения? Времена и требования тогда, конечно, были иные, но таким долголетием похвастаться могли немногие. А шумная премьера «Нью Битла» принесла весьма скромные дивиденды. Правда, новый «Жук» породил моду на ретро. «Крайслер PT-Крузер», «Шевроле-SSR» и другие модели, в которых использовали мотивы полувековой давности, позволили завоевать симпатии определенной прослойки покупателей.

Но одной внешностью автомобилиста XXI века не проймешь. Он хочет все и одновременно: экономичную, привлекательную внешне,

вместительную, мощную, легкую в управлении машину… Это невозможно! – отмахивались скептики. Оптимисты не торопились с ответом и создали… полную неразбериху в некогда стройных модельных рядах. К привычным седанам, универсалам и хэтчбекам добавили микро- и компакт-вэны, четырехдверные купе, полноприводные кроссоверы и прочих невиданных доселе «зверей». О таком выборе моделей, модификаций, комплектаций предки даже и не мечтали. Спасибо… кризису?

СВЯЗАННЫЕ ОДНОЙ ЦЕПЬЮ

Конечно, стилистические изменения и рождение новых классов диктует не только мода. Не меньшую роль играют современные технологии, открывая новые возможности для инженеров и дизайнеров. Прогресс и кризис – связаны. Скажем, автомобили на топливных элементах не только не требуют нефти и экологически чисты, но и предоставляют широкое поле дизайнер-



Возможности современной электроники позволяют совершенно по-иному, чем прежде, оформить салон.



Рестайлинг СААБ 9-5 (модель 2005 года – внизу) – одна из самых заметных удач шведских дизайнеров за последние годы.

Считается, что «Мицубиси-Лансер» после фейслифтинга (вверху) смотрится современнее. А как вы находите?



ской фантазии. Прототип «Скейтборд» концерна «Дженерал моторс» представляет собой платформу 300-миллиметровой высоты, в которую упрятаны топливные элементы и 73-киловаттная силовая установка – два электромоторa, развивающие по 500 Н·м. Одним махом решены проблемы развесовки и безопасности! А компоновщики могут как угодно «играться» с салоном, выжимая из него максимум полезной площади. Правда, это пока – прототип.



Платформа «Скейтборд» легла в основу «Сиквела» – вместительного и динамичного вседорожника. Пока, правда, он лишь концепт-кар.

Мощные процессоры, высокоскоростные шины передачи данных, управление по проводам… В недавнем прошлом эти технологии были доступны лишь космическим и авиационным концернам. Теперь они преобразили салоны автомобилей. Кнопок, рычажков, тумбле-

ров становится меньше. На их месте – дисплеи, многофункциональные «крутилки», джойстики.

Смакуя дизайн той или иной модели, мы не всегда задумываемся, что эффектные линии и изящные детали во многом продиктованы безопасностью и аэродинамикой. Скажем, на последнюю (а значит, и на экономичность) влияют не только размеры зазоров между деталями, но и количество стыков. Отсюда – огромные бамперы. А все более ужесточаемые требования по безопасности пешеходов заставляют «облизывать» те же бамперы и капоты. Существенный вклад в привлекательность экстерьера вносят осветительные приборы. А ведь пластиковая «хрустальная» оптика, в отличие от прежних фар со стеклянными отражателями, не только лучше выглядит, но и ярче светит. Модные светодиодные задние фонари приняли на вооружение, поскольку время их срабатывания на доли секунд быстрее, чем накал обычной лампы; значит, водитель машины, идущей следом, быстрее среагирует на торможение. «Отлично!» – решили дизайнеры и использовали новшество в своих целях.

Парадокс: экономическая ситуация в мире – сложная, а мы все же ездим на все более совершенных автомобилях. Только успевай следить: вот провели рестайлинг, а там и более серьезную модернизацию! Может, зря поторопился купить машину к концу года? □



Аристократам претит резкое изменение стиля. Современный «Роллс-Ройс Фантом» разработан практически с чистого листа, но дизайнеры всячески подчеркнули преемственность со знаменитыми предками.



БЕС В РЕБРО

Юрий Нечетов.
Фото автора
и «Вольво»

Из динамиков доносится: «До столкновения осталось десять секунд». Интересно, в России считают время до пуска разгоняющей лебедки, а здесь – до столкновения. Здесь – это в Гётеборге, одном из самых современных в мире центров пассивной безопасности фирмы «Вольво». Шведский подход мне нравится больше. Так удобнее для фото- и видеосъемки – нет нужды учитывать поправку на разгон. Сегодня здесь очень сложный крэш-тест: в борт новенькому, едва представленному публике купе-кабриолету «Вольво-С70», производство кото-



Аппаратура, фиксирующая параметры столкновения и данные с манекенов, установлена на платформе позади машины.



Ключевой момент – удар уже произошел, вслед за кузовом начинает двигаться тело водителя. Раскрывшаяся вверх штора безопасности спасает шею от повреждения из-за рывка пятикилограммовой головы, а ее – от удара о борт машины (а возможно, и о капот вседорожника).

рого начнут лишь в следующем году, врежется здоровенный вседорожник «Вольво-XC90».

На боковые столкновения, утверждает статистика, приходится четверть всех аварий. В 30% случаев оказывается поврежденной голова водителя, 33% приходится на тело. В этом тесте последствия удара ожидаются куда тяжелее среднестатистических. Более высокий и тяжелый (массой под 2,5 т) вседорожник, по моему разумению, должен просто расплющить и закатать в пол беззащитный кабриолет! К тому же таран разгонят до 50 км/ч, а жертва будет катиться на 25 км/ч. Из-за этого, кстати, и двигаться машины начнут в разное время.

Квадрат пола из бронестекла залит светом софитов и похож на ждущий боксеров ринг. Вот прожектора вспыхивают еще ярче, слышен нарастающий шум, из окружающего полумрака прямо на меня выкатывается легковая машина. Тут же справа вылетает оранжевая туша вездехода и с грохотом врезается кабриолету в борт! «Вольво-C70» отлетает метров на 5–7 – там его ловит мягкое заграждение. Вседорожник, чуть развернувшись влево и замедлившись, направляется следом, словно намереваясь добить противника, но замирает, остановленный удерживающим тросом. Слепящие лучи гаснут, увязнув в облаке дыма и рисовой пудры – ею пересыпают подушки безопасности для предотвращения слёживания. Минут десять «сцену» приводят в порядок: подметают осколки, убирают вылившиеся жидкости, огораживают машины. Ну наконец-то! Слетев со второго этажа, где за толстым стеклом располагается «зрительный зал», оказываюсь у кабриолета.

Нельзя не отдать должное точности расчета – удар пришелся строго в дверь! Она, кстати, хоть и сильно погнулась,



Мощнейшая передняя стойка едва деформирована, даже переднее стекло уцелело. Дверь выдержала страшный удар и осталась в проеме. Шип, фиксирующий при ударе правый нижний угол, выполнил свою функцию, хоть и вырван из гнезда. На медленно сдувающейся шторе – след от контакта с головой водителя.



Для защиты от бокового удара в дверях предусмотрены два прочных бруса, боковые подушки и шторы безопасности. При переворачивании жизненное пространство «охраняют» мощные стойки ветрового стекла и дуги безопасности.



При опрокидывании или ударе сзади мощные пружины, освобождаемые пиропатронами, выстреливают дуги из спинок задних сидений. Если крыша не опущена, специальные шипы на дугах разбивают заднее стекло.

Надувные подушки безопасности спрятаны в передней панели, боковине спинки и в верхней части двери. Ковшеобразная форма сиденья предохраняет тело от подныривания под ремень при фронтальном ударе.

но осталась в проеме – недаром внутри два мощных бруса, перераспределяющих энергию удара на стойки. Средняя, короткая и толстая, расположена под обшивкой кузова позади двери и снаружи не видна. Но именно ей, пожалуй, пришлось тяжелее всего. Почти не погнувшись, она направила энергию вниз, к массивной поперечине.

Основная проблема открытых машин, как известно, малая жесткость кузова, не замкнутого жесткой крышей. Поэтому когда в кабриолет превращают обычный автомобиль, кузов усиливают множеством дополнительных элементов. Современный подход – дорогой, но и более эффективный: проектировать кабриолет как отдельную модель – с чистого листа. Так делали «Вольво-С70». Его массивные пороги, стойки и семь поперечин образуют прочную пространственную структуру, вдвое (!) превосходящую по жесткости кузов машины предыдущего поколения. Вот она – надежная защита при боковом ударе: внутреннее пространство практически не пострадало.



Под прозрачным полом из бронестекла – скоростные камеры и софиты, чтобы снимать столкновение даже снизу.



Центр безопасности «Вольво» в Гётеборге рассчитан на любые виды ударов, в том числе двух автомобилей под различными углами. Одна из разгонных дорожек может поворачиваться на 90°.

У многих современных автомобилей в кромках крыши спрятаны надувные занавески, предохраняющие головы от удара. А как разместить их в кабриолете? Для новой «семидесятки» разработали шторы, скрытые в верхней части двери. Они – двухслойные и благодаря высокому внутреннему давлению способны удержать голову пассажира даже при сложенной крыше и опущенных стеклах.

Вернемся к статистике. В авариях переворачивается лишь три машины из сотни, но вероятность повреждения головы у пассажиров составляет 27%, а позвоночника и шеи – 36%. У кабриолета эти показатели будут существенно выше, если не принять особых мер. В «Вольво-С70» проблему решает ROPS (Roll over protection system – система защиты при опрокидывании). Стойки ветрового стекла, изготовленные гидроформовкой из сверхпрочной трехмиллиметровой стальной трубы, способны выдержать двукратный вес опрокинувшегося кабриолета. А если пассажиры на задних сиденьях? За их спинками две прочные дуги, выскакивающие при опрокидывании. Кроме того, в отличие от обычных подушек безопасности, сдувающихся через мгновения после срабатывания, боковые шторы «Вольво» держат давление несколько секунд, защищая голову и шею, даже если машина сделает несколько переворотов.

При столкновении с большим тяжелым вседорожником легковая машина оказывается в заведомо проигрышном положении. В частности, потому, что получает удар выше так называемого пояса безопасности. Высокий противник просто подминает низкого под себя. Проектируя «Вольво-XC90», конструкторы позаботились о безопасности «противников», установив спереди под декоративной облицовкой, на уровне бампера легкового автомобиля своеобразный противоподкатный брус.

На прощание еще раз оглядываю водителя «Вольво-С70». Похоже, он действительно отделался испугом да, может, парой несильных ушибов. Отлично! Но лучше все-таки оставить «поле боя» манекенам испытательных центров, а на себе подобные эксперименты не проводить. □

Концепт-кар Infiniti Kurasa представлен на выставке NAIAS в Детройте в 2005 году.

ФАКУЛЬТЕТ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ

Сергей Канунников. Рисунок: Константин Гарматюк

На первый взгляд, это – очередной «спорт утилити» с трансформируемым салоном, огромным, куба на два, багажником, кучей ящичков и ниш и, конечно же, богатым набором развлекательного оборудования.

А вот и нет! «Инфинити-Кюраса» – совсем другой. Пожертвовав багажником объемом с малолитражку, в огромной машине разместили шесть отдельных просторных кресел. Дверей – столько же. А поскольку между вторыми и третьими, открывающимися назад дверями нет стоек, каждый сядет в автомобиль не сгибаясь, с достоинством.

Создатели «Кюрасы» не последовали модному нынче принципу «каждому по монитору». По замыслу дизайнеров, этот вагон – не для дальних путешествий. Его удел – парадные выезды в свет большой компанией. Для джентльменов в смокингах и дам в вечерних нарядах – строгий,



В интерьере, по замыслу стилистов, должны читаться японские мотивы.



Вероятно, старания дизайнеров не пропадут даром, и следующий вседорожник «Инфинити» будет немного похож на концепт «Кюраса».

пожалуй, немного даже чопорный «каретный» кузов и роскошный, в восточном стиле интерьер. Стилисты из японского города Ацуги, где расположен один из дизайн-центров «Ниссана», старались придать салону черты богатого дома в традициях Страны восходящего солнца, тонко сочетая элементы тысячелетней культуры с достижениями современной техники.

Сиденья, по замыслу дизайнеров, должны напоминать формой кимоно (правда, непосвященный об этом вряд ли догадается), а для их обивки, помимо кожи, использовали… шелк. Не только внутренние панели, но и пол в салоне, и даже выдвигающиеся для удобства посадки подножки сделали из алюминия в сочетании с деревом. Некоторые ручки внутри «Инфинити» – из теплого на ощупь палладия. Все это великолепие можно осветить мягким фиолетовым светом (тон подсветки приборов – такой же), льющимся, в том числе, из панели посредине потолка. А чтобы пассажиры сполна насладились красотами природы, почти вся крыша – стеклянная.

Интерьер, как настоящий дом, украсит… картина или фотографии близких. Для этого подойдет дисплей размером 16х6 дюймов в середине панели приборов. Конечно, он может выполнять и более традиционные для автомобиля функции: информировать о состоянии систем машины или помочь найти кратчайший путь. А рядом с этим чудом XXI века стрелочные часы – фирменный стиль всех «инфинити» последних 15 лет.

Каковы вседорожные качества «Кюрасы»? Никаких технических характеристик, кроме размера шин: 305/45R23 (не на каждом грузовике такие!) фирма не приводит. Конечно, «Кюраса» – скорее шоу-стоппер, нежели предсерийный образец. Но если подобный автомобиль все же появится в модельном ряду «Инфинити», можно не сомневаться, что могучий двигатель будет приводить обе оси. Иначе такому «броненосцу» не придать достойной динамики.

Как-то не верится, что концепт делали совсем уж отвлеченно. Подходящий мотор в арсенале «Ниссана» есть: «восьмерка» объемом 5,6 л мощностью 313 л.с. Его нынче ставят на «Инфинити-QX 56». Кстати, дизайн «Кюрасы», на мой взгляд, более выразителен, чем у этой огромной машины…

Дизайнеры не побоялись сделать автомобиль немного тяжеловесным внешне, напротив – старались усилить впечатление солидности, прочности «дома на колесах».



На машине с ABS можно отвернуть в самый последний момент.

Если вы собираетесь покупать автомобиль, для которого ABS предусмотрена как опция, настоятельно рекомендуем на ней не экономить. И не только в силу нижеизложенного. У машин, спроектированных под ABS, «в базе» тормоза порой оказываются менее эффективными, чем даже у более старых автомобилей, разработанных без учета этой системы (подробнее – в одном из ближайших номеров ЗР).

Если вы решили самостоятельно обслуживать автомобиль с ABS, помните: в гидравлических магистралях довольно долго остается значительное давление. Чтобы сбросить его, необходимо раз 20 нажать на тормоз при выключенном зажигании. Только потом можно откручивать штуцера.

ЗАЧЕМ НУЖНА ABS

Алексей Воробьев-Обухов

Известно: опытный водитель редко прибегает к экстренному торможению. И все же, как ни старайся, аварийные ситуации случаются с каждым, кто проводит большую часть жизни за рулем. Тогда – педаль тормоза в пол и дай бог остановиться до препятствия. Конструкторы постоянно совершенствуют тормозную систему. Прогресс за полвека заметный: если раньше для остановки со 100 км/ч требовалось метров 60, то сегодня не редкость 40 м, а иным образцам достаточно и меньше! Важной вехой стало появление в 1978 году антиблокировочной системы (ABS), препятствующей полной блокировке колес. Каким образом?

Как известно, максимальная сила трения покоя больше силы трения скольжения. Значит, если колесо проскальзывает относительно дороги, возможное тормозное усилие меньше, чем в случае качения без юза. Кроме того, если некоторое тело скользит по другому, то исчезает трение в поперечном направлении. Следовательно, автомобиль, идущий юзом с заблокированными колесами, неуправляем и даже слабый боковой толчок может закрутить его «волчком». Поэтому опытные водители умудряются сохранить самообладание и тормозить прерывисто, давая колесам проворачиваться. ABS с ее бесстрастным электронным «мозгом» помогает в первую очередь новичкам. Датчики вращения колес передают контроллеру информацию, а он периодически ослабляет тормозное усилие, не позволяя колесам полностью остановиться. Тормозной путь укорачивается, к тому же автомобиль остается управляемым, так что у водителя есть шанс изменить траекторию даже при полностью нажатой педали тормоза.

ABS последнего поколения способны на большее. Дополнительные датчики углового ускорения и угла поворота баранки позволяют контролировать соответствие реальной траектории движения и той, что задана водителем. Если они расходятся, ABS «доворачивает» машину, притормаживая одно или два колеса.

Кроме того, на машинах с ABS теперь ставят и так называемый «брейк эссист» – устройство, автоматически увеличивающее силу нажатия на педаль в случае экстренного торможения: заноса-то можно не бояться! □

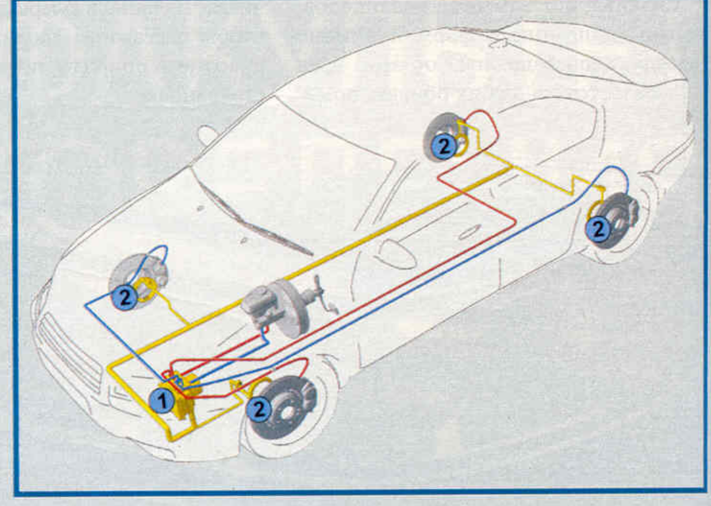


Схема привода тормозов с ABS: 1 – электрогидравлический блок с клапанами, насосом и электроникой; 2 – датчики скорости вращения колес.

За годы, прошедшие с момента изобретения ABS, ее узлы становились все меньше, легче и… интеллектуальней.

	1978	1980	1995	2003
Поколение	ABS 2	ABS 2E	ABS 5.3	ABS 8.0
Масса, кг	6,3	4,9	2,6	1,6
Количество электронных компонентов	140	40	25	16
Объем памяти, кБ	2	8	24	128

Тормозной клин «Сименса» – это пластина с множеством клиновидных участков, опирающихся на плоский игольчатый подшипник.

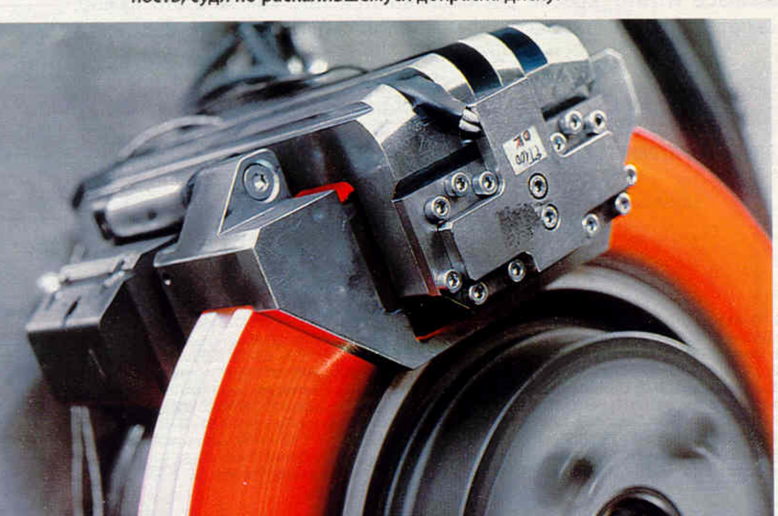
ТОРМОЗА ЗАКЛИНИЛИ

Одно из приоритетных направлений электрификации автомобиля – тормоза. Ведь от них в первую очередь зависит поведение машины в критических ситуациях. Конструкторы хотели бы обойтись без промежуточных звеньев – гидравлических, пневматических и прочих чуждых электронике устройств. Конечно, тормозные колодки можно в принципе подводить к диску с помощью электродвигателя или соленоида, вот только какую же мощность должны они иметь! Разработчики фирмы «Сименс» представили концепцию клиновых электромеханических тормозов, которые обещают внедрить в серию не позднее 2009 года.

Суть проста: вместо того чтобы просто прижимать колодки к диску, можно вдвигать клин между ними и суппортом. При этом вращающееся колесо пытается затормозить «по максимуму», и если бы ни бдительная электроника, его в буквальном смысле заклинило бы. Однако специальные датчики, сто раз в секунду измеряющие скорость вращения колеса, положение клина, тормозное усилие, непрерывно передают эту «телеметрию» управляющему контроллеру, а тот дает команды исполнительным электромоторам (их по два на колесо) чуть отодвинуть клин. Результат – такое же плавное и предсказуемое торможение, как с традиционной гидравликой.

Рабочая жидкость вместе с трубопроводами, поршнями, уплотнениями, насосами и клапанами становится не нужна. Педаль тормоза связана с приводом лишь проводами, а рычаг ручника упразднен: его роль выполняет кнопка. Тронуться на подъеме очень просто, даже если на машине механическая коробка передач. «Сименс» особенно гордится, что потребляемая такими тормозами электрическая мощность невелика и позволяет обойтись традиционной 12-вольтовой бортовой сетью.

Идея уже обкатана: на стенде новинка показала высокую эффективность, судя по раскалившемуся докрасна диску.



С ГОЛОВЫ ДО…

Фирма «Джонсон контролс» (Johnson Controls) представила во Франкфурте целую серию новинок в области безопасности и комфорта. Для начала расскажем о двух. Одна защищает голову, другая повышает комфорт для… седалища.

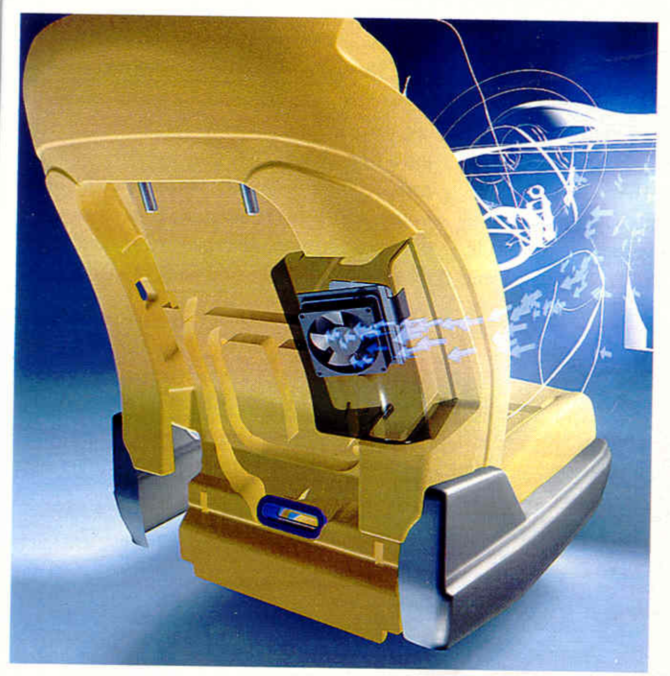
Так называемые активные подголовники препятствуют опасной травме шейного отдела позвоночника, когда в ваш автомобиль врезаются сзади. Подголовник моментально приблизится к затылку и не даст голове запрокинуться. Фирма представила сразу две конструкции. Одна – механическая: подголовник приближается, когда спина седока сильно надавливает на спинку сиденья, в которой смонтирована рычажная система. Такие схемы уже известны. Другая конструкция – пиротехническая: сенсор распознает удар сзади и выдает команду на срабатывание патронов в подголовниках. Всего через 20 мс они вплотную приближаются к затылку седока, страхуя от неприятностей.





Пиротехнический активный подголовник всем хорош – жаль только, что одноразовый.

Вторая новинка «Джонсон контролс» – устройство для активной вентиляции сиденья в автомобилях среднего класса. Всего один вентилятор, установленный в «правильном» месте, обеспечит эффективное охлаждение и обдув спины и той части, что находится ниже. Прохладный и сухой воздух вентилятор забирает из той зоны салона, где его поток от кондиционера проходит к заднему ряду.



Такие сиденья вскоре появятся в относительно недорогих автомобилях. Их комфортность сравнима с обычной сегодня для люкс-класса.

«УНИМОГ» САМОСТОЯТЕЛЬНЫЙ

Оказывается, не только у нас лихие водители на полном ходу таранят по ночам медленно ползущие автомобили дорожной службы: те приводят в порядок разделительные барьеры или прикрывают своим «телом» ремонтников. В Германии такие работы считают одними из самых опасных.

На прошедших в Папенбурге «Технологических днях» собравшиеся с интересом знакомились с новинкой фирмы «Даймлер-Крайслер» – дистанционно управляемым «Унимогом». Теперь машина с предупреждающим знаком и сверкающей стрелкой объезда будет ползти, прикрывая собой колонну, без водителя в кабине. Он может спокойно и в безопасности идти рядом (скажем, за разделительным барьером, по обочине) с пультом дистанционного управления на ремне.

Впрочем, особенно манипулировать джойстиком оператору тоже нет нужды. Можно просто дать задание компьютеру вести автомобиль на определенном расстоянии от линии разметки со скоростью до 6 км/ч. Самодвижущийся автомат снабжен «на всякий пожарный» большими красными кнопками «по кругу»: нажатием любой из них его можно мгновенно остановить.

Пригодится дистанционное управление и для работ на правой обочине, например, при стрижке газона. Водитель может просто пересесть на пассажирское место и управлять автомобилем оттуда. Еще один пример – «одевание» навесных агрегатов, список которых занимает не одну страницу.

У фирмы все готово к серийному выпуску новинки. Осталось лишь получить сертификат дорожного допуска на самоходку.

«Причал для лихачей» теперь безопасен для водителя «Унимога»: им можно управлять «из укрытия».







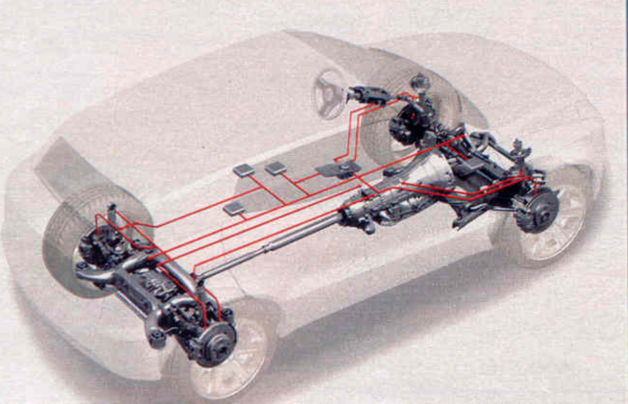
ЭЛЕКТРОННЫЕ СЕТИ И СТАЛЬНЫЕ ШЕСТЕРЕНКИ

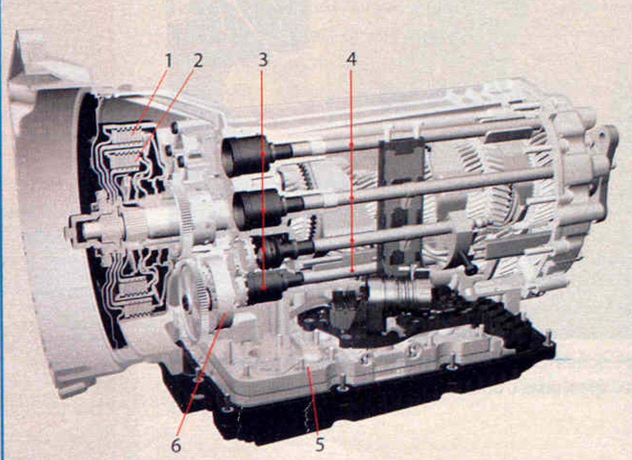
Что общего у столь далеких, казалось бы, областей техники? Как показали на стенде фирмы ZF на Франкфуртском салоне, можно успешно и на высоком уровне заниматься тем и другим сразу. Под сетью фирма понимает функциональную интеграцию узлов шасси автомобиля. Коробка передач, редукторы мостов, рулевое управление и подвески (включая и регулировку клиренса) играют свои мелодии, но в составе единого оркестра. В критических ситуациях автомобиль автоматически стабилизируется на дороге совместной работой всех этих систем.

Ну а шестеренки были в изобилии представлены в роботизированной семиступенчатой коробке передач 7DCT50 (Double Clutch Transmission) с двойным сцеплением. Напомним принцип ее работы. Фактически здесь объединены две коробки: одна отвечает за I, III, V и VII ступени, вторая – за II, IV, VI и задний ход. В агрегате постоянно включены по две соседние передачи, например первая и вторая, но при разгоне крутящий момент передается сначала через первое сцепление на низшую ступень, а затем через второе – на высшую. В синхронно-противофазной работе сцеплений и кроется главное преимущество таких коробок: поток мощности никогда не прерывается, а переход от ступени к ступени очень плавный.

Новая коробка управляется, конечно, не вручную, а электронным контроллером (помните про сети?). Она выдерживает обороты двигателя до 9000 и передает крутящий момент до 500 Н·м! Справиться с такими нагрузками помогает многодисковое сцепление в масляной ванне для эффективного отвода тепла.

Как считают специалисты ZF, в ближайшем будущем все агрегаты шасси «накроет» единая электронная сеть.

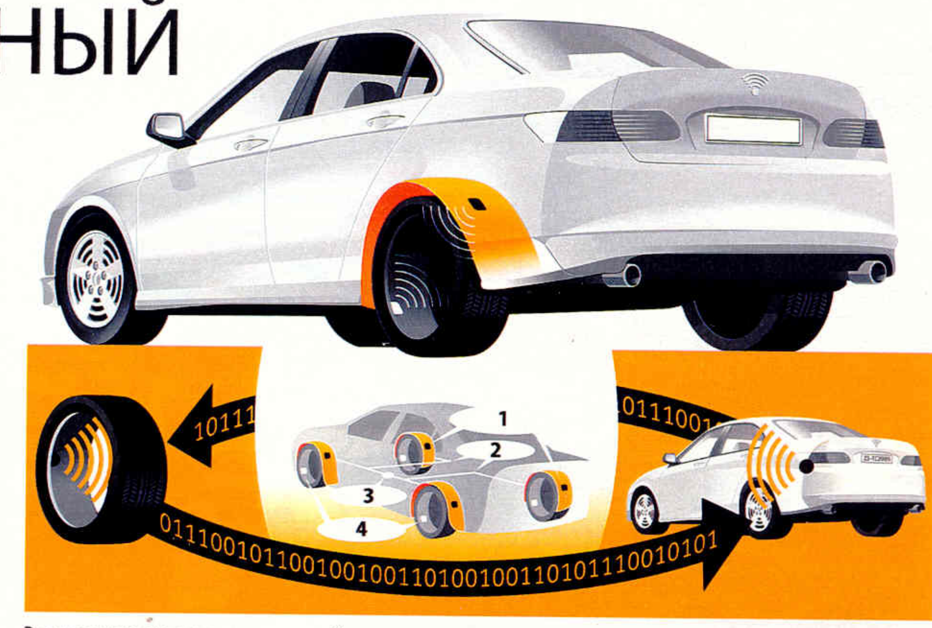




Новая коробка 7DCT50 для автомобилей классической компоновки. Видны основные узлы: 1 – сцепление № 1; 2 – сцепление № 2; 3 – гидроцилиндры штанг; 4 – штанги; 5 – управляющая гидравлика; 6 – масляный насос.

ЗАДУШЕВНЫЙ ДИАЛОГ

Фирма «Дайжедес» (Digades) показала во Франкфурте систему «Тайрком» (Tyrecom) для обмена информацией бортового контроллера с шинами. Компьютер ведет диалог с каждым колесом, запрашивая давление и температуру внутри покрышек и (в этом главное новшество) сообщая о суммарном пробеге при разных условиях. Например, в памяти микрочипа каждого из колес будут храниться данные о том, сколько километров оно пробежало, скажем, при максимальной скорости или в спущенном состоянии (для шин RunFlat). А может, водитель всегда загружает авто под завязку – это ведь тоже сказывается на ресурсе шин. Кроме того, уже «при рождении» в чип записывают дату изготовления, скоростной индекс и грузоподъемность. И если вздумаете поставить на свой автомобиль колесо не той размерности, он… просто не тронется с места. А если смонтировали шины с заниженными нагрузочными параметрами – «максималка» будет автоматически ограничена или бортовой компьютер предложит выкинуть лишний груз.



Электронике уютно внутри шины. У нее постоянная двусторонняя связь с бортовым компьютером: 1 – приемопередатчики; 2 – цифровые шины передачи данных; 3 – контроллер; 4 – датчики с чипами памяти.

Записанная трудовая биография шины поможет в случае предъявления претензий изготовителю: сразу видно, правильно ли вы эксплуатировали покрышку. Нельзя будет продать порядком поездившее колесо, выдав его за «почти новое». Кстати, сам датчик стареть не будет, поскольку батарейка в шинном модуле отсутствует. Он работает, получая энергию от бортового приемопередатчика, установленного в колесной нише.



НА СТЫКЕ ДВУХ ЭПОХ

Сергей Зиновьев

Имя 56-го чемпиона мира назвал Гран-при Бразилии, и впервые за долгую историю формулы 1 первенство среди пилотов выиграл испанец. В этом неформальном споре наций продолжают лидировать британцы – на их счету 12 чемпионских званий. За ними с изрядным отрывом следуют бразильцы (8) и немцы, причем все семь титулов для Германии завоевал Михаэль Шумахер. Тот, чьими усилиями чемпионат мира за пять первых лет XXI века превратился в зрелище настолько «унылое и однообразное», что ФИА принялась ежегодно перекраивать и технический регламент, и правила самих гонок.

Дождались: «Феррари» ушла в тень, непобедимый Михаэль повержен. Был ли нынешний чемпионат скучным? Фернандо Алонсо так не считает: «Мне скучать не приходилось. Да, я с весны и до осени лидировал с комфортным отрывом, но ведь машина главного соперника почти на всех трассах была быстрее моей. Ни в одной гонке не довелось расслабленно покататься, везде выкладывался на всю катушку. Хотя, наверное, со стороны это было не слишком заметно, да и эффектных аварий и обгонов, которые так любит публика, я сделал немного».

Что верно, то верно. Новый шинный порядок поставил пилотов в тупик. По всему выходило, что оптимальный режим на всех этапах – равномерная, стабильная езда с минимумом резких нагрузок на резину. Вспомнить, так и Кими Райкконен чуть ли не все принципиальные обгоны совершил… в боксах, с помощью удачной тактики пит-стопов. Но ведь так происходит уже давно, этот стиль ведения борьбы привнесли в чемпионат стратеги из «Феррари» лет десять назад.

«Нет, не та нынче формула 1, – мотнет головой болельщик-ветеран. – А вот в стародавние времена!» Позвольте, но и в эпоху романтиков случаи, когда пилоты бились на протяжении всего сезона вплоть до последнего финишного флага, выпадали нечасто. Об этом толкует Ален Прост, побывавший в ролях гонщика, шефа команды и спортивного комментатора: «Поменялось многое, гонки стали более наукоемкими и коммерческими, но все основные принципы по-прежнему в силе. Пилот посредственный не станет чемпионом даже на лучшем автомобиле. А сражение за Большие Призы как вели, так и ведут две-три команды. За исключением тех лет, когда тотальное преимущество принадлежало одной».


Красные машины, командовавшие парадом несколько лет подряд, ушли в этом сезоне на второй план. Надолго ли?

«Профессор» наверняка вспоминает сезон-88: «Мак-Ларен» – за него тогда выступали Прост и Айртон Сенна – выиграл все гонки и победил более чем с трехкратным перевесом по очкам. Нечто похожее в 1996-м показал «Вильямс», а в 2002-м – «Феррари». «Есть определенные законы цикличности, по которым живет мир, – рассуждает спортивный директор «Феррари» Жан Тодт. – Команда не может побеждать вечно, и это справедливо не только для автогонок. У всех бывают подъемы и спады, причем, как показывает практика, не зависящие от бюджета».

Действительно, «Рено», приведшая Алонсо к победе, огромными деньгами не располагала – так, сумма средней величины в сравнении с признанными гигантами – «Феррари», «Тойотой» и «Мак-Лареном». Сработали иные силы – удачный менеджмент, инженерный потенциал французской фирмы, талант гонщика. Фернандо, вне всяких сомнений, провел выдающийся сезон, не потеряв ни одного очка по своей вине.

Те же слова можно сказать о главе команды «Рено F1». Флавио Бриаторе выполнил безошибочную работу, много лет назад увидев в испанском мальчишке-картингисте будущую звезду и проведя Фернандо по гоночной лестнице – многие ступеньки экстерном, чтобы тот успел стать самым молодым чемпионом мира. На счету Бриаторе, кстати, и первое возведение на трон Михаэля в 1994 году в составе «Бенеттона». Кто знает, может, на смену эпохе Шумахера пришла теперь другая? У Алонсо прекрасные шансы побить рекорды немца – он раньше начал.

ГРАН-ПРИ ИТАЛИИ

4 сентября, Монца, 53 круга по 5793 м

1. **Х.-П. Монтоя** (Колумбия, «Мак-Ларен-Мерседес») – **1:14.28,659**;
2. **Ф. Алонсо** (Испания, «Рено») – **2,4**;
3. **Дж. Физикелла** (Италия, «Рено») – **17,9**;
4. **К. Райкконен** (Финляндия, «Мак-Ларен-Мерседес») – **22,7**;
5. **Я. Трулли** (Италия, «Тойота») – **33,7**;
6. **Р. Шумахер** (Германия, «Тойота») – **43,9**;
7. **А. Пиццония** (Бразилия, «Вильямс-БМВ») – **44,6**;
8. **Дж. Баттон** (Великобритания, «BAR-Хонда») – **1.03,6**.

ГРАН-ПРИ БЕЛЬГИИ

11 сентября, Спа-Франкоршам, 44 круга по 6976 м

1. **К. Райкконен – 1:30.01,295**;
2. **Ф. Алонсо – 28,3**;
3. **Дж. Баттон – 32,0**;
4. **М. Уэббер** (Австралия, «Вильямс-БМВ») – **1.09,1**;
5. **Р. Баррикелло** (Бразилия, «Феррари») – **1.18,1**;
6. **Ж. Вильнев** (Канада, «Заубер-Петронас») – **1.27,4**;
7. **Р. Шумахер – 1.27,5**;
8. **Т. Монтейро** (Португалия, «Джордан-Тойота») – **1 круг**.

ГРАН-ПРИ БРАЗИЛИИ

25 сентября, Сан-Пауло, 71 круг по 4309 м

1. **Х.-П. Монтоя – 1:29.20,574**;
2. **К. Райкконен – 2,5**;
3. **Ф. Алонсо – 24,8**;
4. **М. Шумахер** (Германия, «Феррари») – **35,6**;
5. **Дж. Физикелла – 40,2**;
6. **Р. Баррикелло – 1.09,1**;
7. **Дж. Баттон – 1 круг**;
8. **Р. Шумахер – 1 круг**.

После 17 этапов

Пилоты: 1. **Ф. Алонсо – 117**;	Команды: 1. **«Мак-Ларен» – 164**;
2. **К. Райкконен – 94**;	2. **«Рено» – 162**;
3-4. **Х.-П. Монтоя, М. Шумахер – по 60**;	3. **«Феррари» – 98**;
5. **Дж. Физикелла – 45**;	4. **«Тойота» – 81**;
6. **Я. Трулли – 43**.	5. **«Вильямс» – 59**;
	6. **«BAR-Хонда» – 33**.



Фернандо Алонсо всего 24 года, и нет никаких сомнений, что первый его титул не останется единственным.



Гонщик лучше других знает, кого следует в первую очередь благодарить за все его победы. Качать личного менеджера – Флавио Бриаторе!

ЛАМПОЧКА НА ВЕС ЗОЛОТА!

Сергей Зиновьев. Фото: Ольга Корнеева

Осенняя треть шестиэтапного чемпионата страны отправила раллистов по экстремальному маршруту: сначала в Выборг, на самую границу с Финляндией, а затем на Черноморское побережье. Ралли «Новороссийск», как ни парадоксально, не решило все вопросы о распределении медалей. В двух зачетных группах, где борьба за титул шла наиболее остро, сражение продолжится на заседании апелляционного суда.

Не поверите, судьба чемпионства зависит от такого пустяка, как перегоревшая лампочка! Тем более в самом престижном, элитарном зачете N4, где с переменным успехом выясняют отношения «импрезы» и «лансеры». Перед гонкой в чемпионате с приличным перевесом лидировал Андрей Жигунов. Ситуация позволяла ему не выкладываться в полную силу, но амбиции оказались сильнее. Гонщик поставил победу главной задачей и… проиграл, разбив свой «Лансер» о скалу.

Соперник его, Сергей Успенский, оказался на прямой дорожке к желанной победе, но… в самый неподходящий момент – перед стартом ночного спецучастка – подвело штурманское оборудование. А точнее – лампа подсветки. Гонщики побегали в сумерках в поисках хоть какого-нибудь осветительного прибора и не нашли иного выхода, как взять у кого-то в прокат мобильный телефон. Какой-никакой, а все же источник света! Недовольные соперники, прослышав об этом, подали официальный протест: по правилам, на данном участке трассы запрещено получать какой-либо сервис, в том числе любые твердые и жидкие тела, кроме еды и питья.

Спортивные комиссары гонки жалобу отклонили, как несерьезную, но авторы отправили ее дальше по инстанции – в апелляционный суд. Там же рассмотрят



Победителем «Новороссийска» мог стать Александр Желудов и тем самым вывел бы в чемпионы Андрея Жигунова. Но, лидируя, вылетел с трассы и финишировал лишь вторым.

По результатам шести гонок Сергей Успенский титул сохранил еще на один год. Но надо еще выиграть в апелляционном суде…

А вот «золото» Александра Никоненко в зачете А6 никаких сомнений не вызывает. Тольяттинец выиграл везде, кроме Новороссийска, где его подвела трансмиссия.

Титулы Тимофея Воробьева не поддаются счету. Пересев с «восьмерки» на «Ситроен», ветеран остается непобедимым.

и претензии Михаила Илякова. Тольяттинец выиграл в Новороссийске, но этого не хватило, чтобы отстоять титул – петербуржец Александр Соловьев набрал на три очка больше. И вновь зашелестела бумага: дескать, на машинах золотого, а заодно и бронзового призера чемпионата стоят выпускные коллекторы неправильного диаметра! Таким образом, в зачете Р10 мы узнаем тройку призеров еще не скоро, и результаты тут – предварительные.

Конечно, не очень приятно наблюдать, как, проиграв борьбу на трассе, титулованные пилоты ищут другие, гораздо менее спортивные способы добиться цели. Однако таковы реалии самого замысловатого вида автоспорта. На итоги гонки влияет не только разбитая лампочка (судьи, в частности, после финиша проверяют исправность светового оборудования всех машин!), но и рядовой сотрудник ДПС, остановивший экипаж за превышение скорости на перегоне между спецучастками. И такое случалось!



Сильных пилотов у нас больше, чем мест на подиуме. Вот так в выборгских кустах Евгений Аксаков, ровно проехавший остальные пять гонок, потерял бронзовую медаль.

Вадим Чичеров из СТК «Ралли-Подмосковье» решал в Новороссийске судьбу командного титула. До финиша не добрался, и победу праздновала заводская Lada Rally.



В целом же чемпионат не удался, пожалуй, только в национальном зачете Р12, где обитают немолодые машины с моторами объемом свыше 2 л. Геннадий Денисов выиграл на «Лансере Evo IV» пять гонок из шести, но пострадал из-за малого числа участников. Их не набралось и десяти, и первенство в этом классе объявлено несостоявшимся.

Планы раллистов на будущий год пока неясны. Как ни жаль, «Новороссийск» из-за постоянных финансовых проблем, скорее всего, из чемпионата выпадет. На его место претендуют интересные гонки «Ермак» (в Пермской области) и «Псков», входившие в программу раллийного Кубка страны. Система с шестью этапами, четко разбитыми на пары (зима-лето-осень), была удобна большинству экипажей, но, возможно, гонок в чемпионате станет больше. ■



АВАРИЙНЫЙ КУБОК

Сергей Зиновьев. Фото: Вадим Крючков

К последнему этапу чемпионата страны все кольцевые зачетные группы пришли с похожей интригой. Ни одного досрочного чемпиона, и в большинстве случаев лидеров того или иного зачета разделяли считанные очки. А столичная трасса на Воробьевых горах лишь добавила проблем фаворитам: минимум возможностей для обгона, масса шансов ошибиться.

«Кубок мэра», как называлась последняя гонка сезона, собрал обе части чемпионата – НГС Lada (ее итоги – в следующем номере) и «Российскую Суперсерию». Гонщики, подхлестываемые шатким турнирным положением, заметно нервничали и допускали ошибки чаще обычного: судьба почти всех медалей «Суперсерии» решилась… в авариях. А пилоты из «ЛУКОЙЛ Рейсинг», претендовавшие на все три «золота», в итоге взяли только два.

Удачнее всех решили свою задачу юниоры, стартующие в формуле «Русь». Лидировавший по ходу всего сезона Сергей Ромащенко уверенно выиграл первый заезд, и этого ему хватило для оформления титула. А потому во второй гонке не пытался чинить препятствий своему партнеру Ивану Самарину, и тот стал серебряным призером. Хотя, собственно, настоящих соперников у «лукойловцев» нынче было немного – лишь Евгений Новиков и Артем Холин наступали им на пятки. И, вообще, на этапах стартовало не более полутора десятков машин – ощутимо меньше, чем в прошлые годы.

Массовостью не «задавила» и взрослая формула 1600. Здесь дефицит не столько пилотов, сколько машин. Древние «даллары» ветшают, а испытания и доводка нового шасси ArtTech F1605, созданного московским конструкторским коллективом «Арт-Лайн Инжиниринг», еще не завершены. Болиды (в будущем они поступят в свободную продажу) стартовали на нескольких этапах, но конкурировать с итальянскими шасси не могли.

Впрочем, не числом, а уменьем порадовала формула 1600, где, в общем-то, было мало аутсайдеров: на медали изначально рассчитывали шесть пилотов из трех команд. Поначалу власть захватили «лукойловцы» Олег Казаков и Юрий Байбородов, но к концу сезона их настиг Виталий Петров из «Арт-Лайн ПроТим». «Кубок мэра» для трио лидеров стал испытанием нервов. Крепче они оказались у Петрова, тогда как Казаков и Байбородов по разу отправили свои машины в отбойники, недосчитавшись нескольких драгоценных очков. Титул уехал в Выборг, а «ЛУКОЙЛу», видимо, придется пересмотреть командную стратегию: Олег и Юрий по ходу сезона порой боролись друг с другом довольно жестко.

Монокласс «Хонда-Сивик» удачно разбавляет в «Суперсерии» формульные гонки, попутно придавая ей вес и значимость, ведь на одинаковых «сивиках Type R» гоняет целая когорта

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ

«РОССИЙСКАЯ СУПЕРСЕРИЯ», ИТОГИ

Формула 1600:
1. **В. Петров** (Выборг) – **85**;
2. **Ю. Байбородов** (Москва) – **77**;
3. **О. Казаков** (Москва) – **77**.

«Хонда-Сивик»:
1. **А. Дудукало** (Москва) – **47**;
2. **Д. Королев** (Москва) – **41**;
3. **А. Львов** (С.-Петербург) – **40**.

Формула «Русь»:
1. **С. Ромащенко** (Москва)– **64**;
2. **И. Самарин** (Москва)– **55**;
3. **Е. Новиков** (Москва)– **47**.



В формуле «Русь» весь сезон прошел под диктовку «лукойловской» пары Ромащенко–Самарин.

Кульминация последней гонки сезона – Виталий Петров (№ 19) отрывается от пилотов «ЛУКОЙЛа».

Моноклас «Хонда-Сивик»: много машин, много именитых пилотов.

Основа российского формульного автопарка – «даллары» 1993 и 1999 годов выпуска.



К ЧЕМУ ЛЕЖИТ ДУША

Одна из самых ярких личностей и звезд «Российской Суперсерии» – Алексей Дудукало. Карьеру начинал в автокроссе, с первой же попытки став призером чемпионата России. Окончил две зарубежные гоночные школы, в том числе очень известную – Джима Расселла. Заметила и полностью раскрыла его гоночный талант команда «ЛУКОЙЛ Рейсинг»: за пять лет в ее рядах Алексей выиграл трековый чемпионат и «гонку звезд», завоевал титулы на кольце – в классах «Супертуризм» и «Хонда-Сивик».

Боевую машину «Супертуризма» (ныне этот класс не существует) Алексей вспоминает с ностальгией:

– Это был настоящий гоночный автомобиль, динамичный и острый. Самые сильные ощущения я получил, управляя именно им.

– А как насчет формулы? Ты ведь немало стартовал и на «Далларе»…

– Да, тоже интересно и быстро, но душа как-то лежит больше к «кузову». Очень нравятся трековые гонки со всеми их тонкостями и нюансами. Мне осталось только ралли попробовать – честно говоря, не отказался бы, появись такая возможность.

– «Хонда-Сивик» – автомобиль близкий к серийному, никакого сравнения с «Супертуризмом». Для тебя как пилота это, наверное, шаг назад?

– В смысле показателей разгона и торможения – безусловно, но свои премудрости есть и здесь. Довольно сложно было приспособиться к повадкам этой машины: с одной стороны, она спортивная, а с другой – оснащена ABS, которая норовит «помогать» водителю. Вообще, учиться и получать опыт можно за рулем любой машины, даже прокатного карта.

– Команда не планирует участвовать в набирающих обороты гонках «Лады-Революшн»?

– Если такая идея и возникнет, едва ли за руль посадят меня. Руководство команды считает, что с передним приводом я управляюсь лучше, чем с задним.

– Трудно ли работать профессиональным гонщиком?

– У нас в стране пока нет такой профессии – гонщик, моя должность называется инженер-испытатель. Тут мы сильно отстаем от Запада, где давно установлены все юридические нормы: четкие контракты, взаимные обязательства команды и гонщика. А сама работа, наверное, не проще и не сложнее, чем любая другая – просто каждому свое.

– Планы на будущее?..

– На ближайшее – команда определит их в межсезонье. Что касается отдаленного, то постараюсь заняться тренерской работой. Первый совет начинающим пилотам: слушать советы! Я всегда их слушал, кто бы чего мне ни говорил, и делал выводы. Что-то отсеивал, но много полезного мотал на ус, и это помогало на трассе.

– Твои главные победы еще впереди или уже достигнуты?

– Чего не знаю, того не знаю. Жизнь покажет…

звезд: Александр Львов, Владимир Черевань, Алексей Глебов – сплошь титулованные мастера. Однако действующий чемпион Алексей Дудукало, несмотря на весовой гандикап (машина его, начиная со второго этапа, была догружена балластом), побеждал с феноменальной регулярностью. «Кубок мэра» стал неожиданным исключением: уже на первом круге Дудукало столкнулся с Дмитрием Королевым. Пострадали две машины, а оба спорщика остались при своем – первое и второе места по сумме этапов.

Грядущий год – загадка. Питерское «Невское кольцо» планируют закрыть для гонок из-за реконструкции стадиона им. Кирова. Неясная ситуация с подмосковным аэродромом Мячково. Не удивимся, если Воробьевы горы в 2006-м останутся единственной ареной. Шаг в прошлое – в таких же условиях наше кольцо обитало десять лет назад…



Машины класса WRC – «уорлд ралли кары» на российских раллийных трассах сегодня не увидишь. А на кроссе – пожалуйста, здесь они прижились и хозяйничают в Дивизионе 2.

РЕНЕССАНС С ПРИВКУСОМ УПАДКА

Юрий Тюрин. Фото автора

Легковой кроссовый чемпионат страны выдался напряженным. Три этапа не дали особой ясности, и лишь на заключительной гонке в Курске названы призеры. Самое главное – первенство прошло под знаком перемен, которые, по задумке, должны были хотя бы формально подтянуть наши гонки к международному уровню, а заодно удешевить их. Посмотрим, что же получилось.

Реформирован, в первую очередь, регламент. Систему отборочных заездов привели к европейскому стандарту – три квалификационные гонки, по двум лучшим результатам определяется место гонщика на старте финала, а если не повезло, он попадает в утешительный заезд, где таится еще пара путевок в финал. Нововведение дало пилотам право на ошибку. Единичная неудача в отборочной стадии, ранее значившая, что о высоких местах можно забыть, теперь лишь досадное недоразумение – есть шанс все поправить!

А вот другое новшество вызвало резкое неприятие у спортсменов. Теперь в зачет чемпионата России идут два лучших результата из четырех (раньше учитывали три). На первый взгляд, все просто: выиграл две гонки – и чемпион. Но нет: если кто-то из соперников побеждает в оставшихся, то определяющим будет лучший из отброшенных результатов. А если и они равны? Тогда все решит место на последнем этапе сезона. Выходит, если всерьез борешься за титул, то волей-неволей отъездишь все этапы. Ну и в чем тут экономия? Думается, лучше вернуться к старой системе. Тем более что в Европе, с которой берем пример, принято отбрасывать всего один этап из… шести! Да и четыре этапа на огромную нашу кроссовую державу – просто несерьезно. И пятая трасса, готовая принять этап чемпионата, как раз подрастает – воронежский «Белый колодец».

Хороши правила или не очень, но чемпионат состоялся. В каждом классе были свои герои, неудачники и свой сюжет, порой лихо закрученный, а где-то скучный. Премию в номинации «Провал года» заслужил бы чемпионат России в классе багги-4000 – из четырех этапов в Казани, Тольятти, Дмитрове и Курске состоялись только два, а полные зачетные очки разыграли лишь однажды. Чемпионом (далеко не первый раз) стал тольяттинец Григорий Соломенцев.

Логично «закрыть» этот класс машин – не секрет, что багги с такими параметрами в России практически «не водятся». На шасси не ставят ни двухлитровые турбомоторы, ни четырехлитровые атмосферные, а все те же двигатели ВАЗ (в лучшем случае «Фольксваген») объемом 1600 кубиков. Единственное отличие багги-4000 от младших братьев – система впрыска топлива, до сих пор запрещенная в багги-1600.

Эти переживают ренессанс. Относительная дешевизна моторов, трансмиссий и – полная свобода творчества в подготовке шасси. Каких только конструкций здесь не увидишь! Багги производства КамАЗа в строю со времен СССР, машины бывшей команды «Газпрома», творения экс-чемпиона Европы немца Денниса Энгеля и талантливого гонщика, конструктора, чемпиона России Валентина Николаева. И – множество претендентов на титул.

В этом сезоне за «золото» боролись трое – опытному Николаеву противостояли два пилота, чей возраст даже в сумме был меньшим, чем у ветерана – 21-летний Олег Жаворонков из Набережных Челнов и 17-летний Денис Качалков из Новосибирска. Каждый одержал по победе, и все шло к тому, что в Курске будет интереснейшая гонка. Но ее испортил Ринат Сиразетдинов из Тольятти. Прикинул, что если он не выйдет на старт, то не наберется десять пилотов, необходимых для получения полных очков. И тогда Ринат автоматически получает «серебро»! Не очень-то спортивно, но… Сказано – сделано, и чемпионом так же автоматически стал Жаворонков. А в кузовных дивизионах в бой шли «старики». Отмечавшееся 1000-летие Казани наложило свой отпечаток и на кроссовый чемпионат. Дружная татарстанская рать решила во чтобы то ни стало выиграть оба титула в легковых зачетах. Удалось это лишь отчасти. На мощном «Пежо-206 WRC» Джаудат Миннахметов переиграл дмитровчанина Александра Карасевича, выступающего на стареньком атмосферном «Гольфе», и впервые в карьере примерил чемпионскую корону в Дивизионе 2.

Путь Алексея Иванова (№ 85) к очередному титулу отнюдь не был устлан лепестками роз. Борьба во многих заездах идет ожесточенная.

Тольяттинская гвардия с огромным трудом, но снова удержала позиции в исконно тольяттинском Дивизионе 1: Владимир Колесов (слева) и Алексей Иванов.



Ветер перемен в багги-1600: молодежь отобрала у ветеранов почти все лавры. Олег Жаворонков (№ 211), кстати, выделялся и на этапах чемпионата Европы.

Класс иномарок понемногу выходит из кризиса – появляются новые пилоты и… возвращаются в строй старые машины. «Пежо» Миннахметова раньше верой и правдой служил в чемпионате Европы Ильхаму Рахматуллину, Расуль Миннихапов осваивает «Фольксваген» своего титулованного дяди, а Сергей Марочкин из Нижнего Ломова пересел на «Форд-Фокус», некогда принадлежавший Сергею Скобельцыну.

Единственный класс, над которым будто и не дует ветер перемен, – национальный Дивизион 1. Единственный спортивный снаряд – ВАЗ-21083, и бесконечный матч между Тольятти и Казанью. Как и год назад, решающий мяч забили в ворота Казани. Чемпионом уже в четвертый раз стал тольяттинец Алексей Иванов, «серебро» у его земляка Владимира Колесова, а Ирек Миннахметов довольствовался «бронзой».

Кстати, на руку Иванову, провалившему две гонки из первых трех, сыграл регламент. По старым правилам Алексей стал бы только третьим! □

РОЖДЕННЫЕ ДЛЯ ГОНОК

Вадим Никишев. Фото: Вадим Крючков, Александр Кульнев

В мире множество формульных классов во главе, конечно же, с формулой 1, но в России пока только два: формула 1600 и формула «Русь». Поговорим о них – о том, как возникли, чем отличаются и какие перспективы открывают перед гонщиками.

ШКОЛЬНАЯ ПАРТА

Формула «Русь» – младшая, появилась сравнительно недавно, в 1999 году. Тогда в стране после 90-х годов не хватало профессиональных пилотов, и в то же время, независимо от этого, все большую популярность набирал картинг, откуда начинается путь в большой автоспорт. Тем не менее предстояло решить одну серьезную проблему: следующий, после картинга, шаг молодого гонщика – формула начального уровня, а ее-то у нас и не было. Формула 1600 в то время оказалась далеко не лучшим вариантом: весьма сложная в управлении, ненадежная, дорогая в обслуживании. Все это не для новичков.

Идея, которую удалось воплотить большому поклоннику автоспорта – московскому предпринимателю Юрию Киму и его команде, можно сказать, витала в воздухе: монокласс, предоставляющий участникам равные условия. Среди многих пилотов, привлеченных его доступностью, обязательно найдутся настоящие таланты! Оставалось лишь претворить замысел в жизнь.

Для начала определились с ценой и техническим заданием: стоимость болида ограничили 10 тыс. долларов, сделав ставку на максимальную технологичность – чем проще автомобиль, тем он надежнее и дешевле в содержании. Еще одно условие – внешний вид. Подобные классы, распространенные за рубежом, зачастую выглядят «гадкими утятами». Свою главную задачу – научить пилота ездить – они при этом хорошо выполняют. У нас же представлять корыто на колесах от серийного автомобиля как новый формульный класс было рискованно. Машину старались сделать красивой и, самое главное, максимально безопасной как «активно», так и «пассивно». Новичок должен быстро адаптироваться к болиду и легко его контролировать, а в случае аварии сохранить жизнь и здоровье.

Реалии, конечно же, внесли коррективы. Цену первых образцов для партии в 30 автомобилей установили на уровне двадцати, а не десяти тысяч долларов. За полгода создали первый прототип, внешне мало чем отличающийся от современных болидов. Потом машину доводили, попутно примеряя разные моторы, в том числе 1600-кубовый ВАЗ. Рассчитывать на поддержку нашего автогиганта не приходилось: к появлению новой формулы





Кинематика обеих подвесок традиционна для данного класса: треугольные рычаги, толкатели, пружины и амортизаторы Sachs.



Двигатель Alfa-Romeo с пятиступенчатой селективной коробкой передач Hewland – надежность, проверенная временем.

ФОРМУЛА «РУСЬ»

Шасси:	пространственная рама, производство АККС, Россия
Двигатель:	Alfa-Romeo, Италия
Объем:	2000 см^3
Мощность:	110 кВт/150 л.с.
Стоимость болида в сборе:	30 000 евро*
Ранг состязаний:	чемпионат России
Число этапов:	5 отборочных (по 2 гонки), 4 финальных
Стоимость аренды на этап:	4200 евро + 1700 евро (депозит**)
Ориентировочная стоимость сезона:	40 000 евро
Возрастные ограничения:	старше 14 лет

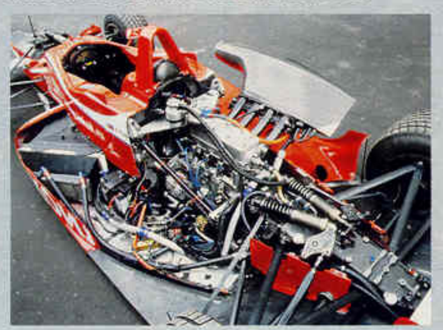
**Приблизительная стоимость для организатора, предоставляющего машины в аренду.*

***Фиксированная сумма компенсации организатору в случае аварии (в течение сезона пополняется по мере необходимости).*

Схема аналогична формуле «Русь», но в качестве демпфера в передней подвеске используется моноамортизатор.



Моторы команды доводят либо сами, либо обращаются к профессионалам. В основе – либо ВАЗ-21083, либо новый ВАЗ-11183.



ФОРМУЛА 1600

Шасси:	монокок, Dallara F399, Италия или Arttech F1605, Россия
Двигатель:	ВАЗ-21083 или ВАЗ-11183, Россия
Объем:	1600 см^3
Мощность:	106–120 кВт/145–163 л.с.
Стоимость болида в сборе, без НДС:	50 000 евро* (с шасси «Даллара»), 45 000 евро (с отечественным шасси)
Ранг состязаний:	чемпионат России
Число этапов:	6**
Стоимость аренды на этап:	не практикуется
Стоимость сезона для команды:	$200 000–250 000 (2 автомобиля)
Возрастные ограничения:	старше 15 лет.

**Подержанное шасси + двигатель + доводка.*
***Календарь составляется перед началом сезона.*

завод отнесся скептически. В итоге выбор пал на двухлитровый двигатель «Альфа-Ромео» мощностью 150 л.с. С него можно получить и больше, но в таком случае снизится ресурс, да к тому же для «школьной парты», где пилот получает первичные навыки управления формулой, и этой мощности вполне хватает.

Машину учили ездить, доводили и технологию производства. В угоду ремонтопригодности она потеряла в скорости, но выиграла в простоте обслуживания – тогда планировали только строить формулы, а тяготы эксплуатации возложить на команды, выкупающие болиды в собственность. Так было до 2001 года, когда состоялся первый чемпионат формулы «Русь».

Буквально перед его началом выяснилось, что в стране нет структуры, способной на должном уровне организовать состязания. Заниматься этим пришлось самим инициаторам проекта. Как это ни удивительно, но первый блин не вышел комом, и уже в 2003 году соревнования получили статус национального первенства.

Сейчас машины формулы «Русь» существенно отличаются от своих предшественников – дважды в год их подвергают модернизации. Но в любом случае, прежде чем за штурвал обновленного болида сядет молодой гонщик, машину испытывает тест-пилот.

Своеобразен порядок соревнований в этом классе. Сначала пять отборочных этапов по две гонки каждый, в ходе которых новички привыкают к машинам и трассам, «зарабатывают» спортивный разряд и право открыть гоночную лицензию рангом повыше. Последние четыре гонки – собственно, финальные, по их результатам и определяют призеров.

Что ждет пилота, прошедшего школу формулы «Русь»? В идеале схема восхождения на спортивный Олимп выглядит так: в первый год гонщик осваивает навыки пилотирования формулы, во второй – достигает высоких результатов. Следующий шаг – формула уровнем повыше, например, наша Ф-1600 или европейский аналог. Если они покорятся пилоту, он может рассчитывать на более скоростной класс. Эта схема уже заработала. Чемпионом Ф-1600 этого года стал Виталий Петров, который начинал именно с формулы «Русь». Юрий Байбородов с этой же площадки шагнул сначала в формулу «Рено-2000», потом вернулся в российский чемпионат Ф-1600, где стал призером.

ЦАРСТВО НАСТРОЕК

Формула 1600, формула 3, GP2, формула 1 – разные ступени в иерархии автоспорта. Это так называемые конструкторские классы, где требуется не только мастерство пилота, но и талант инженеров, и командная работа. Всех их объединяют высокотехнологичные шасси, моторы запредельного уровня форсировки и аэродинамический фактор – способность автомобиля с ростом скорости увеличивать в несколько раз вес при постоянной массе. Даже болиды формулы 1600 способны в полной мере научить пилота и команду работать на победу. Гонщик при этом тесно сотрудничает с механиками и инженерами. Здесь на результат влияет способность пилота чувствовать настройки болида и готовность персо-

А это тоже формула 1600 – отечественный Arttech F1605. Первый российский болид с углепластиковым монококом.

нала воплотить в жизнь новые технические решения.

История формулы 1600 началась у нас с появления в 80-х наиболее мощного отечественного мотора ВАЗ-2106. Именно тогда родился класс машин, оснащенных форсированными версиями этих двигателей. Конечно, те шасси принципиально отличались от нынешних.

Сейчас формулы строят по двум основным технологиям: пространственная рама, обшитая легкими панелями, и так называемый монокок – цельная конструкция, на которой крепят все узлы и агрегаты. Первые алюминиевые монококи появились в начале 90-х. «Крылатый металл», однако, обладает существенным недостатком – остаточной деформацией, поэтому делать такие болиды оказалось невыгодно. Ситуация изменилась, когда монококи стали выпекать из карбона (или попросту из углепластика). В мире несколько фирм, специализирующихся на постройке таких шасси. Самая известная и распространенная в классе Ф-1600 – итальянская «Даллара». Она быстро вытеснила с российских трасс безнадежно устаревшую «Эстонию», оставшуюся от советских первенств. Но, увы, до последнего времени самым массовым у нас было шасси «Даллара F393» (последние две цифры обозначают год выпуска). Более современные F399 могли позволить себе лишь топ-команды, но и эти машины поступали из-за рубежа в виде «бэ-у». Хорошо, если монокок не был поврежден в аварии: хоть раз нарушенная структура материала резко снижает уровень защиты пилота. Ныне в России появился собственный болид, спроектированный специалистами «Арт-Лайн Инжиниринг» (подробный рассказ – в ЗР, 2005, № 6), но пока это лишь начало.

Современные европейские шасси не только несравнимо дороже, но уже переросли требования класса Ф-1600. Там устанавливают 6-ступенчатую секвентальную коробку передач, а по нашим правилам нужна селективная «пятиступка». Новые зарубежные классы мощнее и быстрее, современные моторы развивают 240–260 л.с. Нам такие мощности пока ни к чему, хватает 160–170 сил – динамические возможности отечественных формул все равно превосходят качество российских трасс.

Попробовать свои силы за рубежом нам удастся совсем скоро. Совместные в этом сезоне заезды с прибалтийскими пилотами показали, что уровень российских гонщиков очень высок и нам вполне по плечу побороться за кубок Европы в классе формула 1600, который планируют на следующий сезон. Кстати, в 80-е годы уже была попытка создать единый европейский 1600-кубовый класс – «Формулу Мондиаль», однако он не прижился. Может, получится сейчас? □



ВТОРАЯ КОЖА ПИЛОТА

Вадим Никишев

Любой автомобиль – источник повышенной опасности, гоночный – тем более. Поэтому и защита пилота здесь максимальна: прочный каркас, четырех-, а то и шеститочечные ремни, специальные сиденья, системы и, конечно же, экипировка. С особенностями гоночных шлемов читатели могли познакомиться в ЗР, 2005, № 8. Сегодня речь о комбинезонах. Делятся они на две основные группы: для картинга и «больших» автомобилей. Это обусловлено разными задачами, которые комбинезонам надлежит выполнять.

ГЛАВНОЕ – ПРОЧНОСТЬ

Картинговый защищает пилота от «асфальтовой болезни», то есть от травм при опрокидывании машины или вылете из седла, что более чем вероятно, ведь скорость мощного карта достигает 200 км/ч – притом, что пилот сидит на «бешеной табуретке», не пристегнувшись!

Для наружного слоя картингового комбинезона используют полиэстер либо фирменный материал кордура (Cordura), разработанный фирмой «Дюпон». Его отличают высочайшая износостойкость и прочность, но при этом он достаточно легкий. Внутренний слой выполнен из махровой ткани, впитывающей пот. Чтобы гонщик не варился в собственном соку, предусмотрены вентиляционные клапаны.

Конечно, предохраняя кожу, тонкий материал не в состоянии уберечь от травм суставов и костей. Поэтому дорогие комбинезоны снабжены полистироловыми вкладышами в наиболее уязвимых местах: они защищают колени, бедра, локти, ключицы и позвоночник. Этим, кстати, и отличаются дорогие модели от бюджетных: вторые лишены встроенной за-

щиты, и к ним придется дополнительно приобретать наколенники, налокотники, а при необходимости – своеобразный «спасжилет». Его функции те же самые: предотвратить травмы позвоночника, ключиц и грудной клетки.

Требования Международной комиссии картинга (CIK) сейчас едины для всех картинговых комбинезонов. Если амуниция им соответствует, то в ней можно участвовать как в национальных соревнованиях, так и в мировых чемпионатах. Это справедливо для комбинезонов, предоставляющих защиту уровня 2 (Level 2). Найти маркировку с омологацией (официальным подтверждением, что комбинезон соответствует определенным требованиям) проще простого: нашивка с обозначением уровня защиты есть на рукаве и продублирована на воротнике, где соседствует с датами изготовления и завершения действия омологации. Сейчас этот период составляет пять лет, а затем отправляйтесь покупать новый, более современный «комбез».

Изделия эконом-класса, соответствующие уровню 1 (Level 1), годятся только в национальных первенствах. Однако встретить комбинезон с такой нашивкой все сложнее: большинство новых моделей, даже начального уровня (читай – дешевых) – Level 2.

ИЗ ОГНЯ ДА В ПОЛЫМЯ

Комбинезоны для автомобильного спорта существенно отличаются от тех, что в картинге. В любом болиде, будь то формула или «кузов», пилот сидит пристегнутым. Вылететь он не может, потому защита от механических повреждений здесь не важна. А вот при пожаре ему потребуется какое-то время, чтобы выбраться из машины. Отсюда основная задача автомобильного комбинезона – выдержать испытание огнем. По современным требованиям, он должен противостоять открытому пламени не менее 12 секунд, да еще и защищать от жара.

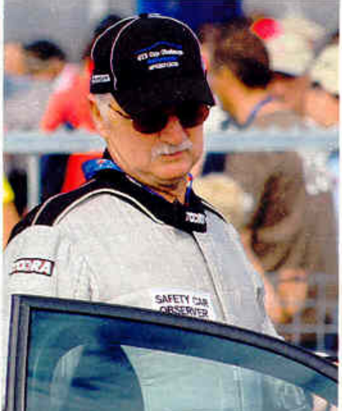
Гоночные комбинезоны шьют из номекса (Nomex). Материал этот родился полвека назад, как водится, в области космических разработок – первые скафандры частично сделаны из него. Когда же вспомнили о гонщиках, некие мистер Симпсон из США и синьор Паризи из Италии предложили шить специальные комбинезоны из номекса. Первый занимался кольцевыми гонками, второй – ралли. Говорят, презентация была более чем наглядной: на глазах у многих свидетелей автор идеи облил себя бензином и поджег – без особых последствий для здоровья.



Фернандо Алонсо – топ-модель фирмы Alpinestars. В нашей стране ее комбинезоны предпочитает Виталий Петров – победитель национальной гоночной серии в классе Lada Revolution.



Комбинезон механика Stand-21 тоже огнезащитный. Мало ли что случится при дозаправке в гонках «Гран Туризмо».



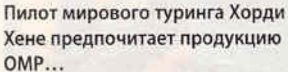
Комбинезон Toora на одном из членов экипажа автомобиля безопасности.



Продукцию Sparco легко узнать по характерным погонам. Этот комбинезон для картинга стоит всего 4 тыс. рублей, но обеспечивает защиту Level 2.





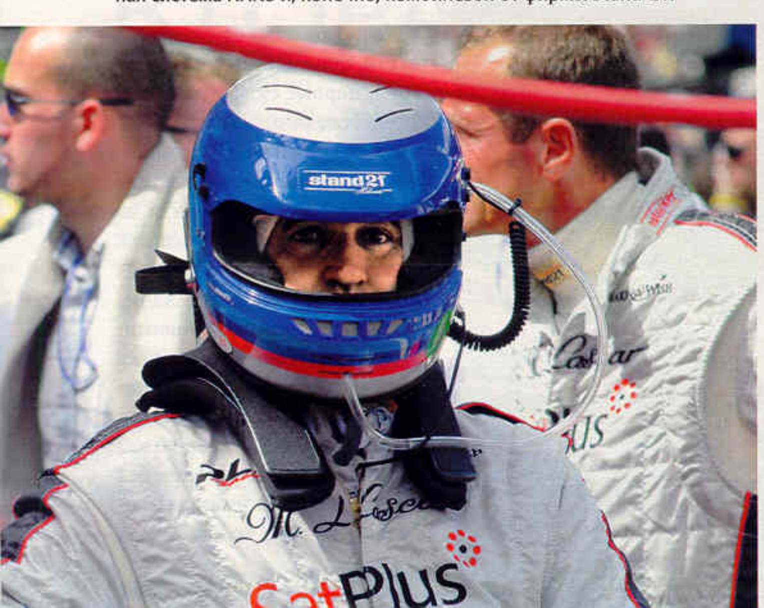

Пилот мирового туринга Хорди Хене предпочитает продукцию OMP…

…его собрат по модели комбинезона Михаил Ухов тоже выступает в классе «Туринг».



Пилоты «Альфа-Ромео» выступают в комбинезонах Sabelt. Обратите внимание на нашивки: они тоже огнестойкие.

Пилот GT Ян Кан использует французскую экипировку. Шлем, защитная система HANS и, конечно, комбинезон от фирмы Stand-21.



Вскоре такие комбинезоны сделали обязательными во всех разновидностях автоспорта. Конечно, если бы речь шла лишь о сопротивляемости материала открытому пламени, лучшим вариантом оказался бы костюм пожарного. Однако пилот должен еще иметь свободу движений и при этом не чувствовать дискомфорта. К списку требований добавляются легкость, эластичность и хорошая воздухопроницаемость.

Недорогие комбинезоны изготовлены из довольно толстой многослойной ткани. Они не подведут в огне, а вот с комфортом у них туго. Более продвинутые модели легче, тоньше и просто приятнее. Показателем качества служит плотность материала, которую оценивают в граммах на квадратный метр. В среднем она составляет порядка 460 г/м^2, а у комбинезонов высокого уровня – всего 380 г/м^2. Существуют, правда, еще более легкие разновидности: квадратный метр номекса с кевларовыми нитями – совместная разработка фирмы «Спарко» и команды «Мак-Ларен» – весит всего 298 граммов. Модель из такого материала называется X-light 300 и, к слову, популярна среди российских спортсменов, несмотря на высокую стоимость.

Дополнительный комфорт, а точнее, микроклимат внутри комбинезона создают специальные клапаны, пропускающие воздух. Расположены они под рукавами и поясом, а сделаны из эластичного номекса.

Еще один элемент на первый взгляд введен лишь для красоты, но в действительности очень функционален – погоны. Оказывается, это очень прочные петли: ухватившись за них, можно вытащить из кокпита потерявшего сознание или травмированного пилота.

Как видим, в пошиве гоночной одежды мелочей не бывает. И такой подход проявляется во всем. Серьезная фирма, занимающаяся гоночной экипировкой, сумеет подобрать комбинезон, определив размеры по специальной таблице. Можно сразу заказать вышивку с логотипами спонсоров – так вернее. Дело в том, что все нашивки разрешено крепить только к внешнему слою комбинезона и только несгораемыми нитями. В противном случае пилот рискует при пожаре обзавестись татуировкой в форме нашивки.

Омологация на комбинезоны для автоспорта, естественно, отличается от действующей в картинге. Основной стандарт, принятый в мире, в том числе у нас – FIA 8856-2000. Соответствие требованиям подтверждено вышивкой на воротнике ниже названия марки и модели. Тут же стоит дата производства, но нет даты окончания срока действия. Она наступит с введением нового стандарта, однако не сразу – регламент Международной автомобильной федерации (FIA) позволяет потянуть со сменой еще три года. С другой стороны, необходимость поменять комбинезон может возникнуть и раньше. Например, если ему однажды пришлось держать экзамен огнем.

Основная проблема, над которой бьются разработчики, – как при улучшении огнестойкости сделать комбинезон еще более эластичным и «дышащим». Ориентиром может служить последняя разработка «Дюпон» – материал кармит (Carmyth) на основе карбоновых нитей. Его в этом году взяла в дело фирма «Спарко», пока только для подшлемников и нижнего белья. Применять карбон в комбинезонах еще не научились. Что ж, всему свое время – прогресс в области спортивной экипировки не стоит на месте. □



ПЕРВОКЛАШКА

Евгений Борисенков. Фото: Георгий Садков

Все хорошее когда-нибудь кончается. Вот и «Фольксваген-Поло» – автомобиль, послуживший основой для кольцевой серии «Туринг-Лайт», незаметно состарился и морально, и физически. Преемник ветерана, сильно прибавивший в размерах и мощности, в существующий регламент, увы, не вписался. Так на российском кольце появился «Ситроен-С2» – новейшая модель фирмы с давними спортивными традициями.

БЕЗ ПОМОЩИ, НО ПРИ ПОСРЕДСТВЕ

Самый простой способ превращения серийного автомобиля в спортивный болид заключается в покупке так называемого кит-кара. Это, по сути, полуфабрикат: остов машины и набор необходимых комплектующих. Загвоздка в том, что «у них» подготовка начинается с группы А (спортивные машины со множеством доработок). Наша же группа N (почти серийные машины), куда попадает «Туринг-Лайт» по российской классификации, более демократична. Чтобы не переплачивать за излишне заряженный автомобиль, приходится строить спорткары самостоятельно. Самим пилотам такое, как правило, не под силу – подготовкой заняты специализированные инжиниринговые центры. Представленные здесь «ситроены» подготовила компания «Кесельман Моторспорт». Она же сопровождает подопечных в течение всего чемпионата.

У ПРОХОЖИХ НА ВИДУ

Основа машины – серийная версия C2 VTS с обычной (в отличие от используемых в других модификациях электронно-управляемой) коробкой передач. Автомобиль разобрали до винтика и приступили к перелицовке. Каркас безопасности, соответствующий регламенту «Туринг-Лайт», спроектировали своими силами, а изготовление доверили сертифицированному производителю – фирме «Московия».

Легкая и прочная конструкция заодно добавила кузову «дефицитной» в автоспорте жесткости на кручение. Из всего внутреннего убранства на место вернули лишь «торпедо» и обивки дверей. Последние не пострадали благодаря своей исключительной легкости и травмобезопасной конструкции. Дверям вообще повезло – в них сохранили даже электростеклоподъемники! Резон прост – пусть лучше пилот (даже в ущерб аэродинамике) время от времени проветривает кокпит, чем сходит с ума от жары. Это не пустые слова – попробуйте целый час (именно столько длится заезд) просидеть в духовке да еще в несгораемом комбинезоне! Облегчить участь гонщика призвана и поилка – резинотканевая емкость с энергетическим напитком, связанная со штуцером шлема гибким шлангом. А вот система управления климат-контролем на передней панели – бутафория. Кондиционера на машине, разумеется, нет, печке же отведена функция антизапотевателя: вентилятор подает на стекло слегка подогретый (подсушенный) воздух, исключая оседание влаги. Сами стекла изнутри оклеены прозрачной тонировочной пленкой. Это не попытка закрыться от зрителей, а мера безопасности – даже разбитое стекло в этом случае сохраняет форму и остается в проеме.

Кресло пилота (омологированное, фирмы «Кёниг») на штатном месте, но смещено максимально назад. Салазок нет, и по росту его подгоняют, подбирая вылет руля и толщину накладок на педали (передвигать педальный блок запрещает регламент).



Автоматической системы пожаротушения нет, но огнетушитель всегда под рукой.

Спортивный дисплей готов выдать куда больше полезной информации, чем штатный.

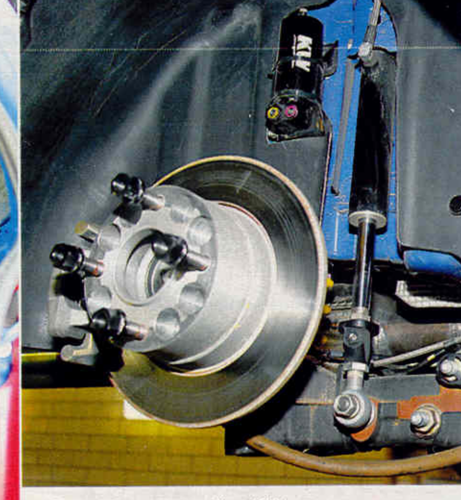


Переднюю панель – важный элемент пассивной безопасности – оставили без изменений.

Городить огород приходится ради лучшей развесовки машины. С этой целью в салон переместили аккумулятор, прикрыв малоэстетичную деталь аккуратным пластиковым колпаком. В итоге добились соотношения, близкого к 50:50 при почти минимальной массе. Это «почти» состоит из лишних 50 килограммов, от которых еще предстоит избавиться. Как правило, сверхнормативный жирок удаляют с деталей, страдающих избыточным запасом прочности.

Рядом с аккумулятором – внушительных размеров огнетушитель, воспользоваться которым пилот может, не сходя с места. Там же, под правой рукой – портативная рация для связи с боксами. Это единственная ниточка, связывающая гонщика с «большой землей» – так называемая телеметрия здесь больше похожа на черный ящик. Многочисленные датчики регистрируют основные параметры движения, которые хранятся в центральном блоке устройства, но считать их можно лишь в сервисной зоне, подключив персональный компьютер. Так что система хороша только при подборе настроек в ходе тренировочных сессий, а во время гонки практически бесполезна.





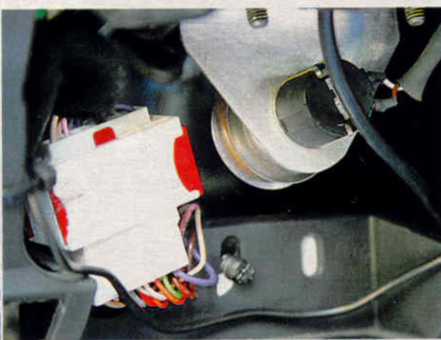
Регулируемые стойки KW с компенсационными бачками на C2 прежде не ставили.

Стальной каркас обеспечивает безопасность пилота и придает жесткость кузову.



Гоночная кулиса и регулятор тормозных сил – предметы первой необходимости, ручник может пригодиться разве что на техкомиссии.

Податливые соединения спортивной машине противопоказаны. Опора силового агрегата – не исключение.



Датчик под рулевой колонкой информирует блок телеметрии об углах поворота рулевого колеса.

Впрочем, гонщику в бою лишняя информация не нужна. На специальный дисплей, заменяющий штатную комбинацию приборов, выведены обычно обороты двигателя, номер включенной передачи, время прохождения и порядковый номер круга. Остальные данные вроде давления, температуры масла и т. д. ждут своего часа во втором эшелоне. Вызвать их на свет можно простым нажатием кнопки.

Спидометр необходим лишь на питлайне, так как скорость там ограничена. Чтобы не загромождать гоночный щиток, эту функцию на C2 доверили штатному прибору. Пока справляется.

СКРЫТЫЕ РЕЗЕРВЫ

Увы, с трибун видно далеко не все. Счастливчики, посетившие парк-стоянку, часто уносят только внешние впечатления. Нам удалось заглянуть внутрь спорткара, своими глазами увидев «движущую силу» победы. Это, в первую очередь, двигатель.

Существенно переделывать 1,6-литровый 16-клапанный агрегат регламент не позволяет, поэтому желаемые характеристики приходится добывать путем скрупулезной доводки всех систем. Это и изменение программы блока управления, и отказ от катализатора в пользу прямоточного выпуска, и подбор фаз газораспределения… К сожалению, своевременно наладить контакт с головной фирмой «Ситроен-спорт» не удалось, поэтому ряд задуманных мероприятий пришлось отложить на потом. Так, пока автомобили ездят со стандартными распредвалами, уступая ближайшим конкурентам в мощности и крутящем моменте. Но это не надолго – опытные образцы вот-вот закрутятся на доводочных стендах.

Коробку передач в серийном корпусе начинили валами, шестернями и кулачковыми муфтами от гоночной версии «Ситроена-Саксо». Вместо обычного дифференциала установили регулируемый дисковый, повышенного трения. Поскольку силовой агрегат закреплен на кузове жестко, без демпфирующих элементов, необходимость в податливой кулисе отпала. Механизм собственной конструкции получился короткоходным и четким.

Вся подвеска собрана на ШС (шарнирах сферических) и оснащена стойками и пружинами марки KW. Прежде именитая фирма не имела дела с кольцевым C2, но первый блин вышел как надо.

Тормозной привод ныне существует в двух вариантах. По ходу гонки эффективность тормозов постоянно меняется. После старта, пока механизмы холодные, все усилия лучше сосредоточить на передке, но потом, по мере прогрева, баланс стоит выровнять. Позже на регулировки может повлиять износ резины на одной из осей и т. д. Гонщик корректирует усилия через регулятор тормозных сил.

Теперь появился электронный вариант – спортивная ABS. Применение системы несколько увеличивает тормозной путь, зато меньше отвлекает гонщика от пилотирования. Явного предпочтения ABS пилоты пока не отдали, так что в двух построенных на сегодняшний день машинах применили разные схемы.

Обычно новичок редко сразу становится заводилой – нужно время, чтобы оценить обстановку и адаптироваться. «Ситроен-C2» оказался прилежным учеником – в первом же чемпионате обе машины борются за победу! И это при всех своих детских болезнях. Что-то будет, когда от них избавятся? □

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

Ралли Уэльса

1. **П. Сольберг** (Норвегия, «Субару-Импреза») – **2:45.57**;
2. **Ф. Дюваль** (Бельгия, «Ситроен-Ксара») – **1.17**;
3. **С. Лоэб** (Франция, «Ситроен-Ксара») – **1.18**;
4. **Х. Рованпера** (Финляндия, «Мицубиси-Лансер») – **1.29**;
5. **М. Штоль** (Австрия, «Ситроен-Ксара») – **2.35**;
6. **Р. Креста** (Чехия, «Форд-Фокус») – **3.17**;
7. **К. Мак-Рей** (Великобритания, «Шкода-Фабия») – **3.30**;
8. **М. Хиггинс** (Великобритания, «Форд-Фокус») – **3.40**.

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ ПО КРОССУ, ИТОГИ

Дивизион 2 (легковые-3500)

1. **А. Шаймиев** (Россия, «Тойота-Королла») – **164**;
2. **Х. Вильд** (Германия, «Фольксваген-Поло») – **133**;
3. **Р. Минниханов** (Россия, «Форд-Пума») – **121**;
4. **А. Зебергс** (Латвия, «Тойота-Королла») – **113**;
5. **С. Квашнин** (Россия, «Рено-Клио») – **110**;

6-7. **А. Ервандян** (Россия, «Фольксваген-Гольф»), **С. Фатхутдинов** (Россия, «Форд-Фокус») – по **99**.

Дивизион 3 (багги-4000)

1. **П. Бартош** (Чехия, «Форд») – **158**;
2. **М. Берингер** (Германия, «Ауди») – **157**;
3. **Я. Гошек** (Чехия, «Ауди») – **134**.

Дивизион 3А (багги-1600)

1. **П. Турек** (Чехия, «Шкода») – **181**;
2. **Л. Ханак** (Чехия, «Фольксваген») – **179**;
3. **И. Свобода** (Чехия, «Сузуки») – **142**…

10. **А. Фалеев** (Россия, «Сузуки») – **67**.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ, ИТОГИ

Зачет N4

1. **С. Успенский** (Москва, «Субару-Импреза») – **90**;
2. **А. Жигунов** (Москва, «Мицубиси-Лансер») – **87**;
3. **А. Желудов** (Одинцово, «Субару-Импреза») – **57**.

Зачет N2

1. **Т. Воробьев** (Ярославль, «Ситроен-Саксо») – **95**;
2. **А. Бунеев** (С.-Петербург, «Ситроен-Саксо») – **85**;
3. **А. Козлов** (Иваново, «Ситроен-Саксо») – **39**.

Зачет А6

1. **А. Никоненко** (Тольятти, ВАЗ-21124) – **100**;
2. **С. Нарышкин** (Москва, «Пежо-206») – **40**;
3. **А. Анцебуров** (Москва, «Пежо-206») – **34**.

Зачет Р11

1. **В. Кузнецов** (Москва, ВАЗ-21106) – **62**;
2. **В. Кабанов** (Москва, ВАЗ-21083) – **32**;
3. **А. Маслов** (С.-Петербург, «VW-Гольф») – **22**.

Зачет Р10

1. **А. Соловьев** (С.-Петербург, ВАЗ-2112-37) – **63**;
2. **М. Иляков** (Тольятти, ВАЗ-21123) – **60**;
3. **А. Котелло** (Тольятти, ВАЗ-2112-37) – **59**.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО КРОССУ, ИТОГИ

Дивизион 1

1. **А. Иванов** (Тольятти) – **40**;
2. **В. Колесов** (Тольятти) – **35**;
3. **И. Миннахметов** (Казань) – **35**.

Дивизион 2

1. **Д. Миннахметов** (Казань) – **35**;
2. **А. Карасевич** (Дмитров) – **35**;
3. **Р. Минниханов** (Казань) – **16**.

Дивизион 3-1600

1. **О. Жаворонков** (Нижнекамск) – **35**;
2. **Р. Сиразетдинов** (Тольятти) – **30**;
3. **В. Николаев** (Наб. Челны) – **30**.

Дивизион 3-4000

1. **Г. Соломенцев** (Тольятти) – **30**;
2. **Р. Сиразетдинов** (Тольятти) – **21**;
3. **С. Вахрушин** (Москва) – **15**.

ДРАМА В УЭЛЬСЕ

Британский этап раллийного чемпионата мира омрачила авария Маркко Мартина на третий день гонки, незадолго до финиша. «Пежо-307» на полном ходу вылетел с трассы и врезался в здоровенное дерево – пассажирской дверью. Машина чуть не сложилась пополам, и штурман эстонского пилота англичанин Майкл Парк скончался на месте.

Многие гонщики посчитали, что гонку следует прекратить немедля. Но спортивные власти дали команду продолжать, и лидеру Ралли Уэльса и чемпионата мира Себастьену Лоэбу не осталось ничего более, как умышленно получить штраф на пункте контроля времени. Иначе он стал бы чемпионом досрочно. «Я хочу получить титул в борьбе, – пояснил свою позицию француз. – А после такой трагедии никто из нас не был в состоянии бороться».



«Пежо» сняла с дистанции второй экипаж, Маркуса Гронхольма, и сообщила, что потеряла всякий интерес к оставшимся гонкам чемпионата…

НЕМЕЦ? ИТАЛЬЯНЕЦ? АНГЛИЧАНИН?

Более чем острую концовку обещает проведенный впервые мировой чемпионат «туринг каров» (WTCC). Долго-долго Дирк Мюллер и Фабрицио Джованарди боролись за лидерство, их машины нещадно нагружали балластом согласно строгим правилам – и первая позиция наконец-то перешла к Энди Приолю.



Британец, как и Мюллер выступающий на БМВ-320, по ходу сезона выиграл всего один заезд. Но в целом выступал более ровно, чем немец и итальянец, чередовавшие победы с провалами. Впрочем, на восьмом этапе в Стамбуле Приоль отнюдь не блистал – весовой гандикап и его притормозил. Чаша весов на новой турецкой трассе склонилась в сторону «Альфа-Ромео»: Джованарди, Габриэле Тарквини и Джеймс Томпсон оккупировали подиум. За два этапа до финиша сезона Приоль лидирует, но Мюллер уступает ему всего одно, а Джованарди – четыре очка.

ШАЙМИЕВ – ТРЕХКРАТНЫЙ!

Как нельзя более удачно завершился чемпионат Европы по кроссу. На предпоследнем этапе в Чехии главный соперник Айрата Шаймиева в споре за титул в легковом дивизионе немец Хельмут Вильд из-за серьезной поломки «Фольксвагена» даже не попал в финал. Шаймиев выиграл чешскую гонку и получил корону досрочно. Но в итальянскую Маджору все равно поехал, чтобы еще раз подняться на подиум, уступив лишь хозяину трассы Марко Норису, выступавшему на «Лансере». Теперь у Вильда и Шаймиева титулов стало поровну.

Из других россиян отметим упорного москвича Александра Фалеева, бившегося с гегемонией чехов и немцев в дивизионе багги-1600. Особых лавров не снискал, но заработал зачетные очки на всех этапах, кроме стартового португальского.



МАКИЯЖ УЖЕ СЕЙЧАС

Вадим Никишев

После официального запуска ВАЗ-1118 товарные «калины» появились у дилеров только спустя полгода, но до сих пор трудно сказать, кто станет их основным покупателем. Слишком размыто определение «городской автомобиль», под которым АВТОВАЗ продвигает свою последнюю модель. В то же время без труда можно предположить, как преобразится эта машина после тюнинга.

Новинки, представленные на автосалоне в Тольятти: «Калина АКС» и «Калина-Софи».

Многих потенциальных покупателей «Калины» разочарует ее серая внешность. Несмотря на рестайлинг еще до начала производства (напомним: поменяли передний бампер, фары, решетку радиатора), все равно не скроешь, что проектировали автомобиль в годы засилья биодизайна. Ныне от массовых моделей ждут свежих форм: при достаточно жесткой конкуренции напрашивалось одарить «Калину» более запоминающейся внешностью.

Для этого и существует тюнинг в традиционном российском понимании: доводка экстерьера в соответствии с эстетическими требованиями владельца. Учитывая огромное количество имеющихся для этих целей комплектов на самый популярный объект доводки – «десятку» (наиболее удачные из них заметно улучшили как внешний вид, так и аэродинамику серийной машины), можно было рассчитывать на изобилие предложений и по макияжу «Лады-118». Но, как выяснилось, дизайнеры не торопятся «обрисовывать» свежую модель.

Известные мастера видят смысл в глубоком рестайлинге, вплоть до замены кузовных панелей. Такой радикальный вариант мог бы найти применение на спортивной версии «Калины», и это выглядит логично: практически все мировые производители (в том числе и «бюджетных» машин, включая «Шкоду», СЕАТ, «Дэу») выпускают заряженные модификации, имеющие ярко выраженное родство с гоночными болидами. Почему бы крупнейшему российскому заводу не пойти тем же путем?

Однако вернемся к «гражданскому» тюнингу, который мог бы стать для «Калины» если не спасательным кругом, то по крайней мере расширил акваторию свободного плавания. Оказывается, многие фирмы, имеющие опыт наведения лоска на «Ладу-110» и даже «Шеви-Ниву», ждали начала продаж нового седана. Резонно: какой смысл вкладывать в разработку дизайн-проекта, в изготовление оснастки, если новинка «не пойдет»? Этого пока не происходит и есть возможность с незначительными затра-





Готовый образец. Проект дизайн-студии Никиты Матюхина.

тами быстро освоить выпуск обвеса для «Калины». Например, представленного на эскизах.

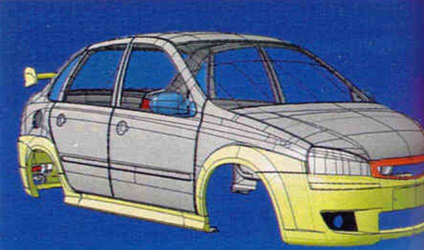
Разработка принадлежит тольяттинской инжиниринговой фирме «Автоконд», известной по проекту черкесского внедорожника «Ковбой». Изюминка нового обвеса в технологии. У большинства тюнеров длительный этап подготовки к производству обусловлен корректировками проекта и изготовлением оснастки. На «живой» модели необходимо вылепить обвес, учесть замечания, переделать, заново поправить… И лишь затем приступить к изготовлению форм. Все вместе может потянуть на целый год. А если пойти альтернативным путем, как поступил «Автоконд», то реально организовать производство всего за месяц!

Математическое моделирование позволило примерить на изображение обычной «Калины» различные варианты обвеса и достаточно оперативно их усовершенствовать. Самое главное – виртуальные детали, созданные на компьютерных рабочих станциях, очень легко превратить в реальные. Для этого достаточно перенести данные в станок с ЧПУ – и по заданным координатам он изготовит штампы для формовки навесных деталей.

Материал при этом может любым – и «полиэфирка», и АБС-пластик, и байбленд. Мало того, что на создание «математики» обвеса потребовались столь сжатые сроки, так и наладить производство теперь можно за три-четыре недели! Дизайнеры, предпочитающие традиционные технологии, тоже не остались внакладе. Дизайн-студии Никиты Матюхина удалось в начале лета получить одну из первых серийных «калин», и через два месяца «живой» тюнинговый комплект заметно оживил ее внешность. «Калина» – свежее лакомство для дизайнеров, потому можно не удивляться оперативности и качеству работы, а оценить свежий проект глазами потребителя и согласиться, что внешний тюнинг ей придется впору. Даже как чисто городскому автомобилю. □

Дизайнерский скетч, положенный в основу матмодели.




Математическая модель обвеса, выполненная специалистами ООО «Автоконд».



ПУСТЬ БЕГУТ НЕУКЛЮЖЕ...

Максим Приходько. Фото: Константин Якубов

...пешеходы по лужам! Ах, как тонко это подметил автор бессмертных строчек, поэт Александр Тимофеевский! И пусть песенка детская, проблема, поднятая в ней, – на все сто взрослая. Неуклюже бежим, граждане! Надо бы побыстрее, нельзя автомобилистов заставлять ждать! Пешеходам спешить некуда, они и подождать могут, а вот автомобилистам никак нельзя. Они должны успеть вовремя и в срок (с поправкой на время суток и время года). Поэтому, если судить по данным статистики, не желая быть «вторым сортом», ежегодно все большая часть пешеходов позорно сдает свои позиции и пересаживается в автомобиль, тут же забывая, каково это – перейти дорогу в час пик.

Вот так, в единстве и борьбе противоположностей, год от года продолжается этот невеселый процесс... Но хотя бы раз в году на ход его обращает свое внимание (и даже пытается повлиять!) ГИБДД. Поэтому на неделю (или чуть больше) противостояние слегка ослабевает. Так было и в этом году в столице. Тем водителям, кто вспомнил о пешеходах и пропустил их на «зебре», – почет и уважение! В некоторых районах города даже что-то выдавали на память – брошюры по безопасности движения, памятные стикеры, вымпелы. О том, что водитель пешеходу друг, заговорили по телевизору, начали напоминать по радио и в газетах. Потом акция закончилась – видимо, руководители ГИБДД посчитали, что урок усвоен. Следующий, надо полагать, состоится через год. А мы решили проверить навыки водителей и пешеходов уже через неделю после окончания милицейской акции. Как изменилась жизнь на «зебре»?

ШКОЛА ВЫЖИВАНИЯ

Рядовой столичный перекресток в районе Большой Серпуховской улицы. Время – середина дня. Фотограф ищет позицию для съемки, я перевожу часы в режим секундомера и вспоминаю, как мы с моим приятелем перебегали в молодости Невский проспект в Ленинграде у Гостиного двора и были оштрафованы (!) за это на целых 3 рубля.

Пешеходный переход, обозначенный знаками и разметкой, расположен метрах в ста от светофора. Улица хотя и широкая, но теоретически перейти ее, с известной долей сноровки, можно. Ну-с, побежали. Самое страшное – перебегать ее, когда машин... мало. Потому что в этом случае они несутся от светофора до светофора, набирая скорость и завывая, как реактивный лайнер на взлете. Пешеходы в таком случае воспринимаются как стая вредных галок, которые могут замедлить движение, и их положено разгонять гудками и «выстрелами» дальнего света.

А вот когда машин много, перейти Серпуховскую можно почти без опаски. Время от времени автомобилей набегает столько, что



риск быть сбитым сведен практически к нулю, ведь скорость движения резко падает. Ну или почти сведен, так как иногда автомобиль может без всякого предупреждения шарахнуться из ряда в ряд. Как в воду глядел: не отпрыгни я в сторону, «Тойота» своим бампером обязательно задела бы меня по колену! А я умный и опытный, в столице давно живу, так что увернулся ловко и побежал дальше, лавируя между машинами. Несколько секунд – и финишировал на другой стороне улицы, у магазина «Продукты». Главное в таком способе пересечения улицы – дождаться, когда машин будет побольше, и смело в путь! Только при этом надо стараться еще и не испачкаться о грязные кузова…

Освоив «слаломный» способ прохождения дистанции, интересуюсь у фотографа: как я шел? Со стороны небось выглядело захватывающе? «Ну-у, – задумчиво тянет мастер выдержки и диафрагмы. – У девушек это выходит грациозней. Сам посмотри!» Я не спорю и любуюсь, как очередная юная москвичка стремительной походкой «от бедра» пересекает Большую Серпуховскую, умудряясь при этом говорить по мобильнику. А в этом что-то есть: аккуратные женские головки, как бы плывущие над крышами легковых автомобилей. Наши женщины – просто супер, им все нипочем! Кстати, один мой приятель, ежедневно перебегая дважды в день Садовое кольцо в районе Сухаревской площади, умудрялся на бегу знакомиться с барышнями (благо ширина Садового это позволяла), что уже дважды приводило его к эксклюзивному прослушиванию марша Мендельсона в Севастопольском ЗАГСе столицы...

Извините, отвлекся. Собственно, наблюдая ежедневную схватку между «конными» и «пешими», нельзя однозначно говорить о том, что первые – исключительно сволочи, а вторые – ангелы, которые просто временно ходят по Земле. Последние ухитряются нарушать Правила дорожного движения регулярно, а улицу переходят не там, где можно, а там, где им нужно. Народ наш умудряется перебегать даже через МКАД, а это пять полос в каждую сторону, бетонный отбойник посредине и разрешенная скорость движения – 100 км/ч! Но это – самые отчаянные. Остальные все-таки жизнь на Земле ценят, а поскольку правила писаные мы все дружно презираем, стараются жить «по понятиям».

Вы обращали внимание на то, как теперь в Москве переходят дорогу пешеходы? Взглядом они выискивают глаза водителей и вопрошают: «Ты точно не поедешь? Дашь мне добежать?» Я же лично, набегавшись во время рейда вволю, сделал несколько жизненно важных выводов. Во-первых, переходить улицу надо там, где переход рядом со светофором. В других местах надо это делать крайне осторожно. То, что машина начинает притормаживать, еще не говорит о том, что ее водитель собирается именно вас пропустить. Может, он остановиться хочет или просто задумался. Или еще хуже: он притормозит, пропуская вас, а тот, кто несется за ним, решит на хорошей скорости объехать вежливого водителя. Это за границей нашей родины стоит только подойти к переходу, как все движение замирает. Наш народ не так избалован, хотя проблески взаимной вежливости нет-нет да и возникают. Водитель

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

В росте количества ДТП виноваты прежде всего:

- 56% *водители*
- 7% *пешеходы*
- 33% *работники ГИБДД*
- 4% *затрудняюсь ответить*



Женщин с детьми на «зебре» еще пропускают.



Улица хотя и широкая, но перейти ее, с известной долей сноровки, можно.

вам ручкой так: «Давай, переходи, не дрейфь!» А вы ему интеллигентно: «Ну что вы, только после вас!» И тоже – ручкой, ручкой…

Ой, как приятно, но – увы! – пока редко…

ШКОЛА ВЕЖЛИВОСТИ

На следующий день решил (в рамках того же рейда) поработать «вежливым водителем». Это не значит, что я в обычной автомобильной жизни хам, но тут был сама предупредительность. Кружил по Бульварному кольцу, как только завижу народ, застывший у перехода – тут же «показательно» торможу перед «зеброй». И ручкой так, как Татьяна Пельтцер в фильме «Формула любви»: «Силь ву пле, дорогие гости, силь ву пле». В некоторых случаях процесс расхождения «нас» с «ними» был проигран как по нотам, и прочие водители меня поддерживали. Видимо, иногда приятно почувствовать себя интеллигентным человеком… Но чаще было и такое: не успел я притормозить, чтобы дать дорогу пешеходам, как тут же, через какие-то доли секунды, сзади начинали моргать дальним светом и гудеть другие участники движения. «А подождешь!» – не сговариваясь, весело говорили мы вместе с фотографом и трогались только после того, как очередная группа молодежи завершала переход улицы. Москвичи вообще-то нормальные, их просто дорожный вопрос испортил. Погудят-погудят самые спешащие, а как увидят, что это я пешеходов пропускаю, успокаиваются и тоже стоят смирно. Только один раз, злобно что-то прорычав, прямо на «зебре» меня объехала здоровенная черная «Ауди» с «триколором» на номере – и понеслась по своим важным государственным делам. Вообще-то за границей это одно из самых страшных нарушений ПДД – объехать автомобиль, пропускающий пешеходов на переходе. За это во многих странах сразу прав лишают, но у нас такое положение даже в кодексе не прописано… Видимо, неактуально.

Что показал наш маленький «рейд после рейда»? С одной стороны, достаточно начать соблюдать ПДД обеим категориям граждан – и все, проблема решена, как решена она в Европе и Америке (за вычетом Америки Латинской). Для того же, чтобы это произошло, надо взаимное желание граждан (вроде бы есть, так все говорят), подкрепленное некими административными усилиями правоохранительных органов. Милиционеры, правда, тут же заявляют, что, мол, смысла бороться нет – штрафы-то копеечные… Это так, но, как показывает наш собственный исторический опыт, важно не повышение штрафов, а неотвратимость наказания. Например, на Украине тоже штраф за то, что не пропустил пешехода, небольшой (меньше 100 руб.), но ведь пропускают! Просто местные «даишники» в свое время наказывали за это нарушителей без пощады и исключений – и вот результат. То же самое в Польше, Белоруссии… Словом, и водителям, и пешеходам нужен небольшой первый «толчок» – и процесс, как говорится, пойдет. Я ведь, после того как меня оштрафовали на трешку в Питере, год переходил улицы только по «зебре» и на зеленый свет. Потом, правда, урок забылся, тем более что все вокруг нарушают и стражам порядка на это по большому счету наплевать… Кроме, конечно, одной недели раз в год.

ОТВЕТ И НЫНЕ ТАМ

Отдел автомобильной жизни

Минувшим летом главный редактор от своего имени, а также от многомиллионной армии читателей обратился к министру внутренних дел России со страниц журнала: «ГАИ нуждается в коренной реформе!» (ЗР, 2005, № 7). Оригинал письма, который вместе с Петром Меньших подписал ведущий популярной программы «Времена» на ОРТ Владимир Познер, мы честь по чести отправили в уважаемое министерство. А чтобы не быть голословными, подкрепили свое обращение целым рядом конкретных предложений по реформе деятельности ГАИ, которые разработали эксперты и читатели ЗР. Некоторые предложения и комментарии читателей на инициативу журнала мы опубликовали в №9 с.г. («Ждем ответа…»). Там же объяснили, почему обратились именно к министру внутренних дел: «Мы пришли к твердому убеждению: сегодня при всем желании реформировать Госавтоинспекцию изнутри невозможно – требуется вмешательство государства... поскольку речь идет о крупной, охватывающей всю страну силовой структуре». Полагали, что с этим доводом вряд ли кто возьмется спорить…

К сожалению, ни в одном из действующих государственных актов ныне не закреплена обязанность высоких чиновников отвечать на письма граждан (а также обращения СМИ) в какой-то конкретный срок. Есть только, к примеру, статьи 38–40 Закона РФ «О средствах массовой информации», где написано, что у редакции есть право на запрос информации, а у госорганов – обязанность предоставлять информацию. Но нам казалось, что тут само министерство в первую очередь заинтересовано в откровенном разговоре на страницах самого массового автомобильного издания, и…

В течение трех месяцев мы исправно звонили в приемную, канцелярию и пресс-службу МВД и вежливо интересовались: когда же нам ждать ответа? И не хочет ли уважаемый министр Р.Нургалиев сам выступить на страницах журнала, высказать свою точку зрения на наболевшую проблему? «Вы не волнуйтесь, – отвечали нам разные сотрудники министерства. – Проблема, которую вы затронули, специфическая, требует подготовки. Министр собирает предложения, и как только их обработают, вы получите подробный и аргументированный ответ!» Мы честно прождали три (!) месяца, чтобы в конце концов получить от руководителя пресс-службы МВД Е.Анненковой неожиданный ответ. Оказывается, зря мы с надеждой ждали курьера из министерства – ответ-то давно получен! «Ведь ваш главный редактор Петр Меньших встречался летом с начальником ДОБДД Виктором Кирьяновым? Встречался! Они обсуждали проблемы реформы ГАИ? Обсуждали! Договорились и дальше регулярно встречаться для обмена мнениями? Договорились! Мы считаем, что тем самым вы получили ответ на свое письмо. До свидания!»



Пришло время, когда безопасность движения перестала быть внутренней проблемой одного ведомства.

Вот это да! Встречи главного редактора журнала с главным госавтоинспектором страны действительно проходят регулярно, но на сей раз мы хотели знать точку зрения их начальника! Поэтому и обратились к министру внутренних дел и даже доводы привели понятные, почему именно к нему. А наше письмо просто «спустили» в департамент – мол, сами решайте, нужны вам какие-то реформы.

Пришло время, когда безопасность движения перестала быть внутренней проблемой одного ведомства. Это понятно – в стране ежегодно на дорогах гибнет 35 тысяч человек, а ущерб исчисляется миллиардами рублей. Проблему уже обсуждали на парламентских чтениях и в Госсовете страны, в ближайшее время ей посвятят заседание правительства… И только министр внутренних дел, похоже, посчитал ее заботой одного из своих многочисленных департаментов. Или это, по мнению Рашида Гумаровича, государственная тайна?

У нас еще осталась толика надежды на то, что уважаемый министр найдет время лично ответить на письмо, адресованное именно ему. Пусть он не является специалистом в вопросах организации дорожного движения, но ведь его прямая обязанность – так организовать работу своего министерства, чтобы граждане страны могли жить и работать спокойно. А это уже не только его внутреннее дело.

P.S. Из обращения министра внутренних дел Российской Федерации к сотрудникам органов внутренних дел и военнослужащим внутренних войск МВД России (23 августа 2005 года).

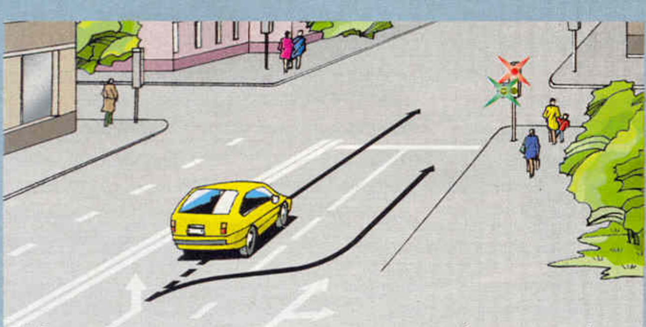
«Установить, что повседневная деятельность органов внутренних дел является публичной, доступной для общественного контроля, понятной для граждан и необходимой для общества... В работе сотрудников органов внутренних дел не должно быть места равнодушию, небрежности, некомпетентности, поскольку профессиональные ошибки нередко оборачиваются трагедией и сломанными судьбами людей...»

Увы – почти 10 лет назад мы провели опрос читателей по тому же поводу: «Нужна ли реформа ГАИ?» Тысячи полученных писем мы направили в Главное управление ГАИ МВД РФ, и читателям ответил лично тогдашний его начальник Владимир Федоров (ЗР, 1997, № 11). Он в основном согласился со всеми доводами и даже пообещал, что в ближайшее время будут предприняты «конкретные шаги». Увы, тогда это вылилось… в переименование ведомства. Сейчас в качестве первого шага по направлению к реформе министр внутренних дел предложил… переодеть всех сотрудников в новую форму. Неужели это и есть ответ? □

НЕ УВЕРЕН – НЕ ОБГОНЯЙ!

Дмитрий Митрошин. Иллюстрации: Станислав Ильинский

Призыв к голосу совести и трезвой самооценке «драйвера» не теряет актуальности. Возможности массовых современных автомобилей превышают (порой многократно) те скромные лимиты скорости, что предписаны Правилами дорожного движения. Не всегда охлаждает пыл даже состояние российских дорог, где количество ям и колдобин никак не

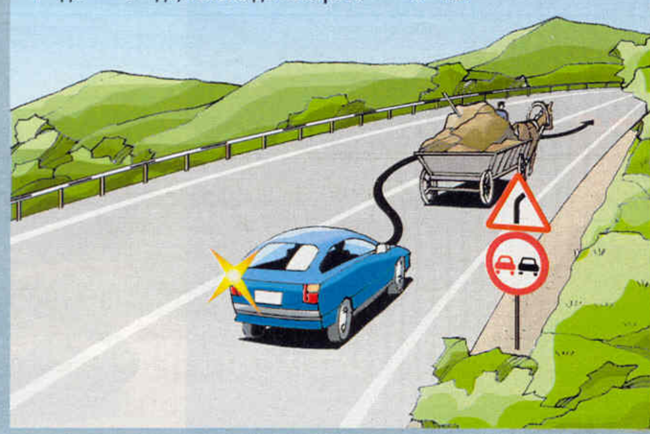


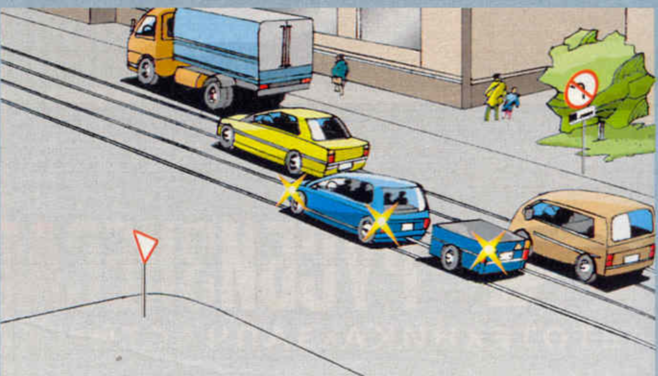
I. Водитель намерен двигаться прямо, но по ошибке занял крайнюю левую полосу. В этой ситуации он имеет право:
1 – дождаться, когда загорится основной зеленый сигнал светофора и продолжить движение прямо
2 – вернуться немного назад и перестроиться на полосу, соответствующую направлению его дальнейшего движения
3 – ни на одно из перечисленных действий



III. При мигающем желтом сигнале светофора мотоциклист должен:
7 – уступить дорогу грузовику и выполнить поворот по траектории А
8 – не дожидаясь, пока грузовик выедет на перекресток, повернуть по траектории Б
9 – уступив дорогу грузовику, повернуть по любой траектории

II. Можно ли обогнать гужевую повозку, движущуюся со скоростью 10 км/ч?
4 – да 5 – да, только до поворота 6 – нет





IV. В каком случае действия водителя легкового автомобиля с прицепом противоречат Правилам?
10 – если он повернет налево
11 – если он развернется
12 – если он обгонит автомобили, находящиеся правее
13 – в любом случае

V. Все транспортные средства находятся на равнозначной дороге, поэтому согласно пункту 13.9 трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами. Поэтому сначала перекресток проедут трамваи, руководствуясь требованиями пункта 13.12 ПДД: трамвай, поворачивающий налево, должен уступить дорогу следующему прямо. Этот же пункт Правил устанавливает приоритет грузового автомобиля перед легковым.

VI. Прежде всего, въехав на переезд при образовавшемся заторе, водитель автопоезда грубо нарушил требование пункта 15.3 Правил. Однако в сложившейся ситуации любое последующее действие также будет противоречить ПДД, поскольку остановку на железнодорожном переезде запрещает пункт 12.4 Правил, движение задним ходом – пункт 8.12, а объезд стоящих транспортных средств – сплошная линия разметки (приложение 2 к Правилам). Выбирать «меньшее из зол» следует, исходя из конкретной обстановки.

VII. Пункт 12.1 разрешает остановку и стоянку транспортных средств на левой стороне дороги только в населенных пунктах. Однако синий фон знака 5.24 свидетельствует о том, что на данном участке дороги это правило не действует.

VIII. Пункт 8 Основных положений предписывает устанавливать опознавательный знак «Учебное транспортное средство» только на автомобилях и автобусах, используемых для обучения вождению. Вместе с тем, согласно пункту 21.5 Правил такие транспортные средства в обязательном порядке должны быть оборудованы дополнительными педалями тормоза и сцепления и зеркалом заднего вида для обучающего, который, напомним, должен иметь документ на право обучения.

идет на убыль: желание рвануть «на все деньги» нет-нет да и обуревает нашего брата-водителя. В самом деле: ну сколько можно плестись за истошно подвывающим на подъеме КамАЗом, лучшие годы которого пришлись на начало перестройки? Да мало ли какого тихохода можно встретить на наших дорогах. Ну а если такие мастодонты, груженные сверх всяких пределов, ползут медленнее 30 км/ч, обогнать их – наша святая обязанность, если это не противоречит остальным дорожным реалиям. Именно обгону тихоходных видов транспорта и посвящена задача II, присланная читателем О. Ивановым из Юрюзани. Можно ли в ситуации, описанной читателем, обогнать гужевую повозку? Он же предлагает варианты ответов, а их соответствие Правилам проверил автор «Экзамена на дому» Д. Митрошин. Ждем от вас новых задач и напоминаем, что авторы лучших из них по итогам года будут премированы!



Ответы на задачи «Экзамена на дому»:
2, 6, 7, 13, 15, 20, 23, 26

I. Движение прямо из крайней левой полосы запрещено, что вытекает из требований разметки. Вместе с тем Правила не запрещают водителю исправить ошибку в выборе полосы, вернувшись назад до участка, где разрешено перестроиться на соседнюю полосу. Движение задним ходом на этом участке дороги не противоречит пункту 8.12 Правил, поскольку граница перекрестка в данном случае (начало закругления проезжей части) совпадает со стоп-линией. Вместе с тем, водитель должен убедиться в том, что маневр безопасен и не создаст помех водителям, которые движутся сзади.

II. Знак 3.20 «Обгон запрещен» разрешает обгонять одиночные транспортные средства, движущиеся со скоростью менее 30 км/ч. Однако в данном случае обгон запрещен, поскольку потребует пересечь сплошную линию дорожной разметки, что делать запрещено (приложения 1 и 2 к Правилам).

III. Поскольку в светофоре включен желтый мигающий сигнал, перекресток – нерегулируемый (пункт 6.2 Правил). Следовательно, руководствуясь пунктом 13.10 ПДД, мотоциклист должен уступить дорогу грузовому автомобилю, который приближается к перекрестку справа. При этом необходимо выполнить требование пункта 9.12, который предписывает на дорогах с двусторонним движением объезжать справа островки безопасности, тумбы и элементы дорожных сооружений, находящиеся посередине проезжей части.

IV. Пункт 9.6 Правил запрещает выезжать на трамвайные пути встречного направления.

ОТОБРАЛИ ЛИЦЕНЗИИ...

Игорь Моржаретто

В конце сентября произошло событие, не очень замеченное автомобильной общественностью, но тем не менее – знаковое. Президиум Российского союза автостраховщиков (РСА) на своем заседании договорился о досрочной (!) выплате компенсаций потерпевшим клиентам неплатежеспособных компаний. «Мы приняли решение перейти на ускоренный порядок выплат компенсаций клиентам всех компаний, у которых отобрали лицензии, – заявил президент РСА Андрей Кигим. – А именно: не дожидаясь, пока законодатели и налоговые органы дадут четкий и однозначный ответ по процедуре выплат, страховщики пришли к соглашению, что надо начинать платить».

ХУДОЙ МИР – ЛУЧШЕ

В этом году лицензий лишились уже пять компаний: «АВЕСТ», «Доверие», «Западно-Сибирская транспортная страховая компания», «Содружество независимых государств», «Евро-Азиатская страховая компания». Пока на правительственном уровне будут решать, что делать с долгами этих компаний перед клиентами, страховщики «разобрались» сами и разделили ответственность между крупнейшими игроками страхового рынка. Самым крупным агентом по компенсационным выплатам стал «Росгосстрах». Теперь, чтобы получить причитающиеся деньги, надо обратиться в один из его центров урегулирования убытков и заполнить несколько документов: заявление о компенсационной выплате, запрос для получения справки формы № 31 (если есть необходимость), направление на независимую экспертизу. С заключением экспертизы и всеми другими документами придется еще раз обратиться в центр урегулирования убытков, где все проверят, примут и передадут в РСА.

Примерно такой же порядок установлен и в офисах других крупнейших страховых компаний («РЕСО-Гарантия», «Ингосстрах» и т.д.), которые взяли на себя ответственность за лопнувшие фирмы. В РСА обещают рассмотреть все документы и вынести решение о выплате в течение 15 дней, а вот деньги на расчетный счет клиента поступят, увы, не так скоро. Президент РСА А.Кигим называет минимальный срок 3 месяца: опыта подобных выплат пока нет, а количество пострадавших клиентов довольно велико. Сейчас, к примеру, «в работе» только первые 1200 страховых полисов ОСАГО от «сдувшейся» «АВЕСТы».

В ближайшие месяцы будут отозваны лицензии еще у нескольких страховых компаний, работающих в системе ОСАГО.

ЛИДЕРЫ РЫНКА ОСАГО ЗА 6 МЕСЯЦЕВ 2005 ГОДА*

Организация	Заключено договоров, вступивших в силу	Начислено страховых премий, руб.	Кол-во заявленных страховых случаев	Кол-во урегулированных страховых случаев, %	Сумма выплат по страховым случаям, руб.
«Росгосстрах»	5 371 268	7 683 742 732	187 687	100	4 023 967 439
«РЕСО-Гарантия»	1 033 475	2 745 491 552	52 090	85	1 342 909 421
«Ингосстрах»	550 755	1 392 189 681	29 384	84,5	788 449 692
«Спасские ворота»	466 686	900 798 588	23 729	83	460 147 221
«СКПО-УралСиб»	537 739	791 469 714	17 633	92,3	360 862 354

*По данным РСА.

ДОВЕРИЯ РАДИ

Страховщики взяли на себя «грехи» своих коллег не по доброте душевной: каждая страховая компания – предприятие коммерческое, а не благотворительное. Понятно, что в конце концов, когда будет разработан механизм компенсаций, им возместят затраты, но когда это еще произойдет... По мнению аналитиков, компании-лидеры пошли на такой шаг, чтобы сохранить доверие населения к страховому рынку вообще. Общество не остыло от того напряжения, которое испытало от введения системы ОСАГО, еще раздаются отдельные (чаще – политические) выкрики про «ограбление народа»... Не хватало только скандала с обанкротившимися компаниями, в которых пострадали тысячи автовладельцев!

– С введением закона об ОСАГО этим видом страхования занялись десятки самых разных компаний, и не все сумели подготовиться достойно, не все рассчитали свои силы, – полагает заместитель генерального директора ОСАО «Ингосстрах» Игорь Ямов. – В результате несколько компаний не смогли выполнить свои обязательства и уже лишились лицензий. В ближайшие месяцы ряды их – увы! – пополнятся. Очередную «волну» ждем уже к концу года. Главное для нас – сохранить доверие населения к страхованию вообще, поэтому ведущие компании, которые смогли получить прибыль от системы ОСАГО, решили разделить между собой и убытки.

Что ж, решение очень здравое. Тем более уже в этом году Закон об ОСАГО будет дополнен (видимо, изменятся размеры и порядок выплат ущерба жизни и здоровью, появятся правила проведения экспертизы и т.д.), так что лучше владельцев полисов ОСАГО лишний раз не будоражить. □

ДЕЛО О ТРАНЗИТНЫХ НОМЕРАХ

Сергей Смирнов

У Владимира Г. свой маленький, но проверенный бизнес. Может, удается заработать не так много, как хотелось бы, но ему всегда нравились автомобили – вот он и стал перегонщиком. За последние годы Владимир отработал «восточный маршрут» – во Владивостоке покупает по заказу японские автомобили и перегоняет их в родной Белгород. В этот раз он подобрал клиенту пятилетний «Мицубиси-Лансер» и отправил машину в Москву по железной дороге. Так безопаснее, да и машина не пострадает. Плохо, что платформа идет до Москвы не меньше трех недель, а номера «Транзит» действуют максимум 20 дней. При оформлении покупки продавцы честно предупредили Владимира: когда он погонит машину своим ходом из Москвы, из-за просроченных номеров могут возникнуть проблемы. Владимир все же понадеялся на авось и, погрузив машину на железнодорожную платформу, самолетом отправился домой. Через три недели ему сообщили, что автомобиль прибыл в столицу – спустя несколько часов Владимир уже выезжал на «японке» с товарной станции. Конечно, срок действия транзитных номеров истек; правда, просрочили всего один день. Вряд ли к этому кто-то придерется, решил Г., ведь остальные документы в полном порядке!

Но буквально через несколько минут нашего героя остановил инспектор Отдельного батальона ДПС ГИБДД Восточного округа Москвы В.Кочетов. Похоже, он знал все маршруты транзитников и ждал именно их… Проверил документы и заявил, что водительское удостоверение он забирает, так как Г. управляет транспортным средством без регистрационных знаков. Возражения Владимира – мол, на автомобиле установлены знаки «Транзит», а задержка не по его вине, – инспектор отмел. Итогом беседы стали административный протокол и извещение о дате судебного разбирательства. Помимо этого, милиционер вынес на месте постановление о привлечении к административной ответственности за управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке. К счастью, у Владимира оказался с собой журнал «За рулем» с телефонами нашей юридической фирмы…



Рисунок: Сергей Савилов

СЛУЖЕБНОЕ РВЕНИЕ

Ситуация, в которую попал Владимир Г., довольно типична. В последнее время сотрудники ГАИ с завидным постоянством отбирают водительские удостоверения, если просрочены номера «Транзит», составляют протоколы (конечно, если не смогли договориться с транзитниками «полюбовно»). По словам «потерпевших», цена «полюбовного урегулирования» доходила до ста у. е.!

Откуда такое рвение у блюстителей дорожного порядка? Ответ оказался простым, но неожиданным: с августа с. г. увеличен штраф за управление ТС без государственных регистрационных знаков – с 50 рублей до 2,5 тысячи (или лишение права управления на срок от одного до трех месяцев). Круто! Инициатором ужесточения выступила ГИБДД, а депутаты Госдумы ее поддержали и внесли изменения в КоАП.

Мотивация такова: слишком много машин разъезжает по России без номеров, а штраф за это копеечный. Вот если его многократно увеличить – меньше будут нарушать! Вроде бы логично. Но жизнь учит: как бы высоко ни задирали планку штрафов наши законодатели, ни увеличивали сроки лишения прав – пока в нашей стране не заработает принцип неотвратимости наказания, толку от нововведений немного. Только возрастает цена «урегулирования вопроса» на месте.

Однако в нашей истории главную роль сыграло не ужесточение наказания, а простое незнание закона сотрудниками ГИБДД!

ПО СОБСТВЕННОМУ РАЗУМЕНИЮ

В назначенное время мы явились в судебный участок № 307 района «Северное Измайлово» Москвы. Заранее подготовив пояснения по делу, я готов был доказать, что сотрудники ГАИ не правы. Руководствовался при этом следующими соображениями. В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 12.08.1994 г. № 938 «О государственной регистрации автомототранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации» собственники транспортных средств (либо лица, от имени собственников владеющие, пользующиеся или распоряжающиеся на законных основаниях ими) обязаны в установленном порядке зарегистрировать их в ГИБДД – в течение 5 суток после приобретения машины либо в течение срока действия знака «Транзит». После регистрации в ГИБДД на автомобиль выдаются государственные регистрационные знаки. То есть – внимание! – с точки зрения нормативно-правовых актов государственные регистрационные знаки и знаки «Транзит» – совсем не одно и то же! Кроме того, знаки «Транзит» выдаются владельцу, если он живет в другом регионе, где и будет регистрировать автомобиль.

Проблемы создает краткость максимального срока, на который выдаются транзит-

ные номера – всего двадцать дней. Видимо, когда законодатели устанавливали его, «праворукие» машины не добрались еще до центральной части России, и никто не думал, что их десятками тысяч будут переправлять из Владивостока в противоположный конец нашей необъятной Родины. Продлить действие «Транзита», конечно, можно, но только... по месту выдачи. То есть теоретически Владимир мог получить автомобиль на товарной станции в Москве, быстренько слетать еще раз во Владивосток, продлить транзитные номера, вернуться в столицу – и в путь, на родной Белгород... Вот только машина вышла бы «золотой». Абсурд? Но именно так, по логике инспектора, Владимиру следовало поступить!

На самом деле единственное, что вправе был сделать инспектор ГАИ, так это привлечь Владимира Г. к административной ответственности по статье 12.1 КоАП РФ («Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке»), которая осталась без изменений. И наказание за это – предупреждение или штраф 50 рублей!

А вот составлять протокол на основании части 2 статьи 12.2 Кодекса РФ об административных правонарушениях инспектор не имел права! Ведь к ответственности за данное правонарушение могут быть привлечены только водители, управляющие ТС без государственных регистрационных знаков, при условии, что их автомобили были зарегистрированы в ГИБДД и получили именно такие знаки. Если же автомобиль не зарегистрирован, то даже просроченные «транзиты» не являются основанием для привлечения водителя к административной ответственности по части 2 статьи 12.2 КоАП РФ.

Если автомобиль не был зарегистрирован в ГИБДД, то просроченные «транзиты» не дают основания привлечь водителя к административной ответственности.

Мировой судья внимательно изучил материалы и удалился в совещательную комнату. Признаться, в этот момент у меня возникли опасения, что он не стал вникать в суть проблемы и дело закончится не в нашу пользу (увы, такое случается довольно часто). Через несколько минут судья огласил определение: в связи с тем, что административный протокол составлен с нарушением действующего законодательства, а также ввиду неполноты представленных материалов суд определил: возвратить дело командиру ОБ ДПС УВД ВАО г. Москвы Ю. Ковалеву для устранения недостатков. При этом в определении четко указал, что основанием для административного протокола и привлечения к ответственности по части 2 статьи 12.2 КоАП РФ является управление транспортным средством без государственных регистрационных знаков только в случае, когда оно уже зарегистрировано в ГИБДД. Таким образом, суд полностью разделил нашу позицию – справедливость восторжествовала!

Теперь единственное, что смогут сделать в Отдельном батальоне ДПС – прекратить производство по делу в связи с отсутствием события административного правонарушения. Вот только кто компенсирует затраченные на поездки из Белгорода в Москву и обратно время и деньги? Про нервы я уже не говорю... Когда же, наконец, сотрудники ГИБДД сосредоточатся на том, чем должны заниматься по закону: обеспечивать безопасность дорожного движения? Я, разумеется, не призываю их закрывать глаза на нарушения правил водителями. Только блюсти порядок нужно, опираясь на закон, а не по собственному разумению! □

КУДА УЕХАЛ ЦИРК?

Максим Приходько. Фото автора

Кто из нас не вспоминает свое детство? С высоты прожитых лет оно кажется таким милым и наивным до слез: верный друг Колька с третьего этажа, коньки ко дню рождения, воскресный поход с родителями в цирк. Вообще цирк – это, наверное, единственное место, где сегодня можно встретиться с детством.

ЖУЖА, БОРЯ, АНЯ И ВСЕ, ВСЕ, ВСЕ

Так случилось, что на целых три дня я влился в коллектив цирка-шапито «Юность». Он входит в российскую компанию «Росгосцирк» и уже несколько лет гастролирует по братской Белоруссии. Легко сказать – гастролирует, а как обустроено цирковое кочевье, как перебирается это непростое разношерстное (во всех смыслах) хозяйство из города в город? Об этом мы и собираемся рассказать. Сезон подходит к концу, и, отыграв за месяц три десятка представлений в Орше, «Юность» перебирается в другой городок – Мозырь.

Дрессировщик Александр Валиев рассказал, что самые спокойные путешественники – верблюды. Стоит их завести в трейлер, как они ложатся на пол поближе к сену и так, меланхолически пожевывая, едут хоть целый день. Еще бы – их предкам приходилось проходить сотни километров, да еще и грузы таскать, так что жизнь у Бори и Миши – сплошной курорт… Безропотно переносят дорогу удавы Жужа и Фима. Дрыхнут без задних ног, образно говоря. Зато обезьяны нет-



нет да и начинают недовольно шуметь, и, чтобы их успокоить, дрессировщик вручает каждой макаке дополнительное яблоко или банан. А еще 380 километров пути до Мозыря с нами преодолеют медведи, пони, дворняга по кличке Свисток, огромный кавказец, персидский кот и другие звери.

Руководит всем процессом директор цирка, заслуженный работник культуры России Анатолий Хазанов. Он в цирке больше двадцати лет. В свое время объездил весь мир, даже в Японии был, а в последние годы стал «специализироваться» по Белоруссии. Так что плановый переезд под его руководством для нас всех пара пустяков. Ну или почти пара.

НА ЧЕМ УЕХАЛ ЦИРК

Весь автопарк «Юности» – это три стареньких КамАЗа, один МАЗ, трактор «Беларусь» (все они задействованы как тягачи для трейлеров, вагонов, кемперов и прицепов), а еще «Волга» и вазовская «семерка». Первым на трассу выдвигается трактор с прицепом – он доставит сено для верблюдов, пони и ламы. Обычно «плечо» между городами, где гастролирует цирк, небольшое – 100–200 км, но бывают исключения, как сейчас, когда придется переехать почти на четыреста. «Беларусь» уходит в путь еще затемно. Директор Хазанов рассказывал, что как-то остановили на трассе местные гаишники трактор: «Откуда едете?» – «Из Гродно». – «Куда?» – «В Орел», – отвечает тракторист. Милиционеры просто обалдели: привыкли, что трактор переезжает от деревни до деревни, а тут под 600 километров, с прицепом...

Три КамАЗа – это особая гордость Хазанова. Содержать в исправности в наше время собственные «головы» (тягачи) – на это нужно терпение, время и, конечно, деньги. Всей троице на круг почти 40 лет. «Когда-то я их покупал через одно стройуправление, иначе было нельзя», – вспоминает Александр Ефимович и выдает деньги на шланги, запасные камеры и пару тюбиков герметика Славе Барикелло. Прозвище – за то, что любит скорость и, говорят, немного похож на того самого гонщика. Но при переездах не лихачит: за спиной полуприцеп ОдАЗ с шатром арены и вагон под номером 1 – бухгалтерия. Не ахти какая нагрузка, но его «камазику» 12 лет, и на подъеме он тянет уже с надрывом, выплевывая в небо султаны черного дыма. Но ведь тащит! Девятилетняя «Волга» исправно выполняет



Настя и Кристина тоже будут работать в цирке. Когда подрастут.



Пробу обеда первым снимает директор цирка.



На полный демонтаж арены уходит несколько дней.

представительские функции: директорский транспорт! Хотя и ей достается: за это время у нее поменяли практически все (в том числе и двигатель), дважды переваривали пороги, лонжероны и много еще чего – а ведь работает! И не только возит директора, а еще таскает за собой прицеп – кассу.

Грузовик МАЗ – самое «свежее» приобретение цирка. На его «плечах» – электрощитовая и полуприцеп с опорами манежа. Но это то, что он повезет в первую ходку, а всего же каждому из грузовиков придется сделать их не меньше трех-четырех, иначе не перетащить все имущество цирка на новое место.

ЦИРК, ДА И ТОЛЬКО!

За окном директорского вагончика темная белорусская ночь, у дверей поскуливает Свисток, мы пьем кофе, и Анатолий Ефимович вспоминает – показывает фотографии, афиши: «А это мы работаем в Турции... Это – Япония... Это мой сын, он в этом вагоне и вырос... Это я еще совсем молодой, когда играл в джазе. Стаци-

онарный цирк – это все чисто советская выдумка, – с жаром продолжает Хазанов. – Во всем мире цирки бродячие, или, если хочешь, передвижные. Даже во время гражданской войны балаганы свободно передвигались по стране! Привязывать цирк к одному месту негоже. Должны меняться люди, программы, города! Во всем мире так. Вспомни классику – гимнаста Тибула из «Трех толстяков», мультяшного дядюшку Мокуса с Фунтиком, разноцветные шатры бродячих артистов средневековья… Вот это – жизнь!

В начале девяностых наш цирк охраняла милиция с автоматами – рэкет наезжал, представляешь? Это же смешно, у цирковых деньги вымогать! Мы – выстояли, хотя проблем хватает. Вот в Белоруссию стали залетать шальные труппы из Польши. Поработают дня два и смоются обратно. А следом я приезжаю, и на меня уже косо смотрят. Сколько сил уходит, чтобы доказать, что мы не шарлатаны какие-нибудь, а профессиональные артисты «Росгосцирка»! Зато потом на представления по два раза приходят!»

Прихлебывая растворимый кофе из большой чашки, Хазанов переходит от грустных воспоминаний к смешным историям из своей походной биографии.

– Когда мы в Новополоцке работали, у нас вдруг медведь сбежал, Кешка. Что-то ему не понравилось, и он сразу после своего выхода, как был в розовом жабо, на задних лапах мимо всех и прошел! Нашел дыру в заборе, пролез в нее и двинул дальше через дорогу, через арку, прямо в какой-то двор. Представляете, что было? Сидят себе мужики, «козла» забивают, а тут медведь идет на задних лапах! Хорошо, мы вовремя прибежали, отвели «артиста» назад.

«И ФУРГОНЧИК В ПОЛЕ ЧИСТОМ»

…11 утра по местному времени. «Ну, тронулись», – тихонько сам себе говорит Барикелло, и наш караван вытягивается на дорогу. В кабине кроме него завбилеткассами (между прочим, очень важная должность!) Оля и я. Расписной автопоезд окольными путями выезжает на трассу, ведущую в Мозырь. Впереди нас трейлер с обезьянами, пони и крокодилом, позади – фура с верблюдами. Дороги в белорусской глубинке приличные. Не сказать, чтобы «супер», но ехать можно. Обочины чистые. «У них везде так, во всех городах чисто, не то что у нас, – с грустью замечает Оля. – А чего нет, так это придорожной торговли». И правда, в России на каком-нибудь отрезке пути в километр найдешь пять шашлычных, две пельменных, один «мини-маркет» и кафе «Вкусно, как у мамы». Здесь – нет. Еду можно купить только в магазинах, а они не в каждой деревне.

Пешеходные переходы здесь видно за версту – их «зебра» бело-желтая. Самые страшные нарушения для водителя в Белоруссии – не пропустить пешехода на «зебре» или сильно превысить скорость. Про первое мы помним, второе нам не грозит. Наш переезд совпал с окончанием уборочной, так что едем небыстро. То и дело попадаются колонны комбайнов, переезжающих с одного поля на другое. Тут даже дисциплинированные белорусы не выдерживают и, если не видно «засад», обгоняют и по «встречке», и по обочине. Местная дорожная инспекция, так же как и наша, обожает прятаться по кустам. Выручает шоферская солидарность: если что, моргают «дальним».

Наши 380 километров мы одолели за день. Прибыли на место – и опять все сначала: расстановка вагончиков, расчистка места под арену, выгрузка багажа, осмотр машин (один из КамАЗов что-то «расчихался»), ужин…

Бродячий цирк – это как крохотное государство: 19 вагончиков, семь единиц автотехники, около ста человек (артисты, их семьи, технический персонал), три десятка животных… Я прожил в этом мире три счастливых дня, потому что чувствовал: пусть и ненадолго, но вернулся в детство; а они живут так всю свою жизнь. В которой, кроме ежевечерних праздников (в выходные – трижды в день), есть и проблемы, и страсти, и обиды… Но разве об этом думаешь, когда затаив дыхание следишь за полетом гимнастов под куполом



Ну когда нам дадут еще по яблочку?



Темный и пятнистый – это Жужа.



Самый спокойный и дисциплинированный участник пробега.



Краски быта циркового вагончика. Ничего лишнего.



Номер тягача разошелся по швам, что называется, за компанию.

или смеешься над шутками клоунов. Или восхищаешься, как ловко управляет дрессировщик дикими животными… Я видел, как бежали навстречу нашему каравану маленькие жители провинциального Мозыря: «Цирк приехал!»

А я сегодня ночью сяду в поезд и уеду в Москву. Но сначала надо попрощаться со всеми. «Знаешь, что мне снится по ночам? – вдруг спросил Анатолий Ефимович. – Новый, трехосный трейлер. Хотя бы один. Мои-то все совсем старенькие». Чуть помолчал и продолжил: «Жалко, что ты не посмотрел нашу программу. У нас такие номера! Я их по всей России собирал! А какой оркестр – закачаешься!»

И я ему верю… □



ВЕЛИКОЛЕПНАЯ «СЕМЕРКА»

Геннадий Щукин

Избитая тема, говорите? Скорее – вечная: насколько мне известно, именно «семерка» стала у нас лидером продаж прошлого года. И моя автомобильная судьба пересадила меня в новенький ВАЗ-21074 из «копейки»…

Темный интерьер «семерки» навел на мысль, что ее салон меньше, чем на самом деле. Кстати, это ощущение не прошло и со временем… Еще обратил внимание на рукоятку «подсоса» – она теперь круглая, а не плоская, как было раньше. В чем разница? При плоской ручке был виден шток и можно было визуально оценить степень прикрытости… Похоже, теперь на заводе подобную мелочевку доверили практикантам.

В число первоочередных покупок сразу попало плоское наружное зеркало – «кривое» врет безбожно. Педали газа и тормоза расположены так, что все время пытаешься нажать обе сразу. А сверху еще нависает пластмассовый кожух рулевого вала – сначала цепляешь за него, а уже потом добираешься до педали. Впрочем, это относится к обуви «после сорока трех». Но рецепт доводки простой: металлическое – гнуть, пластмассовое – пилить… А кнопочки блокировки дверей дребезжат так, что еще раз хочется вспомнить старый ФИАТ: там вокруг них были ма-а-аленькие такие втулочки…

Исчезли поворотные форточки – из-за этого стекла получили определенную свободу. Захлопываешь дверь – она ложится в проем, а полуопущенное стекло продолжает свой путь в салон… Да, уплотнители упруго возвращают его на место, но совершенно ясно, что при такой болтанке перекосы и протекания – дело неизбежное.

Отопление и вентиляция задуманы, по «копеечным понятиям», с шиком: они позволяют попривередничать и пустить, к примеру, горячий воздух в ноги, а холодный – к голове. Однако на практике включение вентилятора вызывает лишь увеличение шума, а не усиление циркуляции. И вообще, если суммарная площадь выходных дефлекторов намного больше площади воздухоприемника, то выходит, что негерметичность учитывалась конструктивно… Или что-то изменилось в школьной задачке про бассейн и трубы?

Освещение салона – такое же, как в «копейке», то есть никакое. Можно отыскать выход из машины, но не более того. Подсветка клавишей – другой анекдот: одни светятся за компанию с «габаритами», другие – при включении, третьи вообще не обучены этому. Вот оно – непаханое поле для самовыражения! Вместо того чтобы прикручивать запрещенные правилами прожекторы и разноцветные фонарики, хозяева могут заняться действительно полезным делом. Кстати – теперь я знаю, какого роста был конструктор-эргономист! Явно меньше моих 190 – иначе он бы тоже видел в ветровом стекле отражение подсветки клавишей консоли.

На «копейке» были классные дверные ручки из двух хромированных частей – «козырек» служил опорой для большого пальца, а подвижная скоба – для остальных. Дверь открывал, не прикасаясь к окрашенным частям кузова, – теперь не удается. Что ж, двери придется мыть чаще, а пятна от пальцев буду полировать…

Заговорив об окраске, отмечу собственное «достижение» – случайно провел ногтем большого пальца по крылу и… процарапал до грунта! Без комментариев… Потом долго рассматривал палец.

Снизу под кузовом настойчиво стучит глушитель – наверное, чего-то хочет… Стук слышен на неровной дороге, то есть всегда. Осмотр подтвердил все тот же диагноз – неуемная модернизация «копейки» силами практикантов. Мало того, что три «банки» основательно догрузили резинки подвески, так еще и форму изгибов «оптимизировали»! Как ни пытайся собрать этот газопровод по-иному, лучше не становится: то по тягам стучит, то виснет чуть ли не до асфальта. Первым лопнул хомут крепления к картеру. Поставил дополнительную резинку крепления – как советовал ЗР.

Под капотом изменения сплошь положительные. Предохранители – как на ладони, а вентилятор умеет дуть даже при выключенном зажигании. Еще появился вакуумник – хорошо. Остается пустячок – переложить жгут проводов, защитить генератор резиновым фартуком от капающего сверху «Тосола», заменить ленточные хомуты на червячные…

Думаете, цепляюсь? Да боже упаси – я же не с иномаркой сравниваю, а с предшественницей сорокалетней давности. И приходится признать, что эволюция зашла в тупик! Резервы истощены, здоровье подорвано, на инжектор надежды нет. Это – агония: система управления впрыском без обратной связи по детонации – нонсенс, катализатор в ста миллиметрах от дороги – глупость. А почему «семерка» стала самой продаваемой моделью? Да потому, что она на редкость универсальна и устраивает многих. Для обеспеченных – разгонная тачка, которую не жалко.

Что бы еще похвалить? Свет фар – нормальный, неокрашенные бамперы – мечта горожанина. Дизайн – супер: мы отстали ровно на круг! Большие плоскости с малыми радиусами закруглений снова в моде – посмотрите на «Дискавери 3» или «Додж-Калибр»! И вообще – как бы ни надувал щеки АВТОВАЗ, ему придется смириться с тем, что его пожизненный удел – автомобили для бедных. Если не подоспеет очередной дефолт, то «десяткам» и «калинам» придется несладко – тот же «Автофрамос» быстренько поставит их на место.

Потому что идея простого автомобиля без излишеств еще долго будет у нас актуальной.

Продукция Димитровградского завода радиаторов



ООО «Димитровградский завод радиаторов» (ДЗР), образованный в результате реструктуризации производства радиаторов ОАО «ДААЗ», является производителем радиаторов систем охлаждения двигателя и отопления салона, изготавливаемых по лицензии французской фирмы Valeo. С 2003 года в состав ДЗР вошло механосборочное производство автоизделий ДААЗа. Данное слияние принесло предприятию новую номенклатуру изделий: тросы привода сцепления, ручного тормоза, акселератора, отопитель салона и пр.



ДЗР является основным поставщиком данной продукции для автомобилей, собираемых на АвтоВАЗе, GM-AVTOVAZ, ЗМА, СеАЗе, «Росладе», «Ижавто», а также поставляется на внутренний и внешний рынок запасных частей.

Хочется отметить, что поставляемые изделия как на автосборочные предприятия, так и на рынок запчастей производятся на специализированном оборудовании, по единой технологии и с едиными требованиями к конструктивным особенностям автомобилей, для которых они предназначены. Вся продукция ежегодно сертифицируется органом по сертификации автомобильных изделий — «НАМИ-ФОНД».

До недавнего времени завод не в полной мере удовлетворял потребности рынка запчастей радиаторами систем охлаждения двигателя и отопления салона. В 2003 году ООО «ДЗР» достиг своей проектной мощности. С нынешнего года было введено в строй дополнительное оборудование, что позволило увеличить поставку изделий на рынок автозапчастей с целью более полного удовлетворения спроса.

Сегодня ДЗР — в составе холдинга «ДААЗ» — стремится удерживать лидирующие позиции в производстве автокомпонентов. Надо сказать, что для этого у предприятия имеются все предпосылки. В конце 2003 года на ООО «ДЗР» успешно прошел сертификационный аудит системы менеджмента качества на соответствие требованиям международного стандарта DIN ISO 9001:2000, проведенный одним из самых авторитетных органов сертификации — немецкой компании TUV. Завод ведет подготовительную работу для сертификации системы менеджмента качества в 2006 году на соответствие требованиям ISO/TS 16949:2002. В рамках этой подготовки в текущем, 2005 году, на предприятии реализован пилотный проект по внедрению всех инженерных методов по отношению к процессу изготовления радиаторов. Результатом проекта стало получение одобрения со стороны потребителя.

Димитровградский завод радиаторов — динамично развивающееся предприятие, стремящееся максимально удовлетворить потребности своих клиентов. Предприятие готово всегда предоставить любую информацию о заводе и изготавливаемой на нем продукции.

Приобретая продукцию Димитровградского завода радиаторов, Вы гарантируете себе покупку автокомпонента, в котором учтены последние конструктивные изменения, внесенные основными потребителями предприятия.

По вопросам дилерства и приобретения продукции ООО «ДЗР» обращаться по телефону (84235) 6 11 22 • www.daaz.ru

БАШКИРСКИЙ БАРС

Алексей Маскаев

Он – грозный, представительный, легкий и мягкий в движении, красивый, сверхпроходимый… Словом – из породы кошачьих: потому-то и был наречен «Барсом». Сам я – экономист, но «по ходу жизнедеятельности» приобрел и иные навыки: токаря, фрезеровщика, сварщика, техника самолета, механика, специалиста по лицензированию автотранспорта. Идея «чего-то эдакого» жила во мне всегда: хотелось построить внедорожник – оригинальный, но из серийных узлов и агрегатов, требующих минимальной переделки.

За основу взял шасси ГАЗ-66 1975 г.в. (без пробега, с консервации) и «Мицубиси-Паджеро» 1994 г.в. (пятидверка). Почему ГАЗ-66? Ну, УАЗ – короткий, «Урал-4320» и КамАЗ-4310 – громоздкие и тяжелые, ЗИЛ-131 – длинный, IFA – проблемы с запчастями… К тому же шасси подбирал не только под кузов, но и под выбранные при конструировании «Барса» размеры тракторных колес с давлением в шинах 0,70. Разница в диаметрах колес между «той жизнью» и «этой» позволила приучить грузовое «66-е» шасси к более легковым манерам езды, весьма близким к «газелевским». Первая, вторая и третья передачи – основные, четвертая перешла в разряд поддерживающей на хороших дорогах для экономичного режима движения. Понижающего ряда «раздатки» и мощности двигателя с избытком хватает, чтобы крутить все четыре колеса в илисто-глинистом месиве, провалившись до самых мостов. Проверял всюду и довольно жестко – брод, болото, крутой подъем...

Мотор ГАЗ-66 подвергся небольшой модернизации – от маслосъемных колпачков до принудительного электровентилятора системы охлаждения. За ненадобностью и по причине ненадежности убрал с шасси лебедку и централизованную подкачку всех колес. Сзади на шасси установил грузовую бортовую платформу с дугой – на тот случай, если «Барсу» захочется покувыркаться.

На платформу можно грузить полтонны груза. Скорость – до 100 км/ч, запас хода (на IV передаче) при полной загрузке и полной заправке (190 л А-76) по хорошей дороге составляет около 1000 км. Проходимость… ну разве что не плавает и не ездит по вертикали.

Из коллектива единомышленников в первую очередь отмечу жену, на которую была возложена не только моральная, но и финансовая поддержка. Кстати, проект «Барс» обошелся мне примерно в 450 000 рублей – собственный труд, естественно, не в счет… □





орговый дом «Русские машины» рекомендует при ремонте автомобилей ГАЗ спользовать оригинальные запчасти из серии «Детали машин ГАЗ»

НОВИНКА

ТРОС СТОЯНОЧНОГО ТОРМОЗА к автомобилям ГАЗ - эксклюзивный продукт класса «ПРОФЕССИОНАЛ». Отличается оригинальной структурой оболочки, имеет улучшенные эксплуатационные характеристики и удовлетворяет всем требованиям конструктивных особенностей тормозной системы.

Трос стояночного тормоза состоит из сердцевины - оцинкованного каната и сложносоставной оболочки, позволяющей совместить эластичную гибкость и повышенный запас прочности на сжатие.

Оболочка содержит 5 слоев:
- металлическая основа (пружина);
- полиэтиленовая трубка;
- вакуумная смазка ЦИАТИМ-212 (221);
- полимерный термопластичный материал – армамид;
- износостойкое наружное полиэтиленовое покрытие.

Армамид выполняет в оболочке троса роль «синтетического подшипника скольжения», снижая трение. Его антифрикционные свойства обеспечивают тросу высокую износостойкость, безупречную защиту от воздействия бензина и масел, стойкость к перепаду температур. Трос устойчив к многократным перегибам, в том числе при пониженных температурах, идеален при любых траекториях прокладки трасс.

Известно, что от безупречной работы троса «ручника» напрямую зависит жизнь автовладельца и сохранность транспортного средства. Поэтому трос «ПРОФЕССИОНАЛ» конструктивно рассчитан надежно удерживать груженый автомобиль при любом уклоне дороги неограниченное время.

Впервые на трос «ПРОФЕССИОНАЛ» действует гарантия 3 года независимо от пробега автомобиля.

Есть мнение, что трос «ПРОФЕССИОНАЛ» будет работоспособен в течение всего срока службы Вашего автомобиля. Проверим?



ФАРЫ ПРОТИВОТУМАННЫЕ для автомобилей ГАЗ класса «ОРИГИНАЛ» (ФСМ2872.01) входят в комплектацию автомобиля ГАЗ-31105 «Волга» при конвейерной сборке и рекомендованы для установки на автомобили «Соболь» и «ГАЗель».

Фары ФСМ2872.01 снабжены необходимым крепежом и легко устанавливаются на штатные места автомобиля с возможностью регулировки в трех плоскостях.

Лампа надежно фиксируется в патроне, а резьбовые соединения фар исключают самоотворачивание при движении автомобиля.

Плоский пучок света противотуманных фар стабильно освещает дорогу в условиях плохой видимости. Широкий горизонтально направленный луч белого цвета с верхней светотеневой границей контрастно освещает дорожное пространство перед автомобилем, при этом захватывает обочину, облегчая маневрирование на извилистых дорогах.

Герметичные соединения элементов защищают от проникновения внешних загрязнений (воды, пыли и т.п.), а ударопрочность обеспечивает алюминиевый корпус.

Световые, механические и климатические характеристики фар сертифицированы на соответствие Правилам ЕЭК ООН (Е22), имеют стабильные технические параметры - 12V, H3, 55W и полностью соответствуют ОСТ 33.003.051-81.

Примечание: в базовой комплектации автомобилей ГАЗ-31105 «Волга» выпуска январь - декабрь 2004 года не предусмотрена установка противотуманных фар.

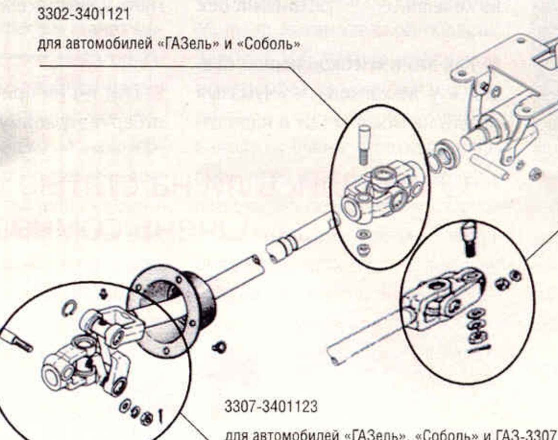
Для этих автомобилей, особенно эксплуатируемых в темное время суток и при неблагоприятных погодных условиях, специалисты ОАО «ГАЗ» рекомендуют произвести самостоятельную установку противотуманных фар в целях обеспечения дополнительной безопасности. Сделать это несложно: передний бампер имеет необходимые установочные места.

КОМПЛЕКТЫ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ ДЛЯ РЕМОНТА КАРДАННОГО ВАЛА РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ

С сентября 2005 г. ТД «Русские машины» освоил выпуск комплектов запасных частей для ремонта рулевого управления.

Оптимально подобранные по составу ремонтные комплекты обеспечат качественный и надежный ремонт карданного вала рулевого управления Вашего автомобиля.





Внимание: все ремонтные комплекты серии «Детали машин ГАЗ» оригинальные, выпускаются в фирменной упаковке и реализуются только через сеть официальных торговых представителей ОАО «ГАЗ».

Приобретение автокомпонентов в сети фирменной торговли – гарантия Вашей безопасности, оптимальное сочетание цены и потребительских свойств.



Департамент сбыта запасных частей
603043, Нижний Новгород, пр.Ленина, 88
тел.: (8312) 90-84-68, 90-81-23
smutin@rusma.ru vnk@rusma .ru
www.gaz.ru



Спасет ли вас мастерство от лобовой атаки лихача? Откуда на «шестерках» ШРУСы? Ездят ли на «москвичах» за границу? А в каком городе России самые дрянные дороги? Вы узнаете обо всем, посетив ноябрьский почтамт «За рулем»!

КРЭШ-ТЕСТ ПОНЕВОЛЕ

За десять лет мне довелось управлять самыми разными легковыми автомобилями – от ИЖ-2715 и ВАЗ-2107 до «Дэу-Эсперо» и «Ауди-А6». Судьба берегла меня – ни одной, даже мелкой аварии за это время не было.

Крупная неприятность произошла в самые первые минуты самого первого дня начавшегося второго десятилетия моей водительской практики. На пустом, казалось бы, шоссе из-под пригорка внезапно сверкнули круглые фары «Нивы», водитель которой неожиданно выехал на встречную полосу. На краю дороги наши машины столкнулись – произошла настоящая катастрофа. Непристегнутый водитель «Нивы» вылетел из салона и, приземлившись на мокрый асфальт, скончался на месте. В крови этого молодого человека впоследствии обнаружили изрядное количество алкоголя. Я раздробил локоть, сломал два ребра, бедро, голень, пальцы на левой ступне. Привычка пристегиваться при выезде из города уберегла меня от серьезной черепно-мозговой травмы и травмы позвоночника. Тем не менее при сильном ударе о руль я получил тупую травму живота – началось внутреннее кровотечение. Вопреки мрачным прогнозам, после пяти сложнейших операций меня с божьей помощью, профессионализмом медиков и заботой близких поставили на ноги.

Я многих готов был обвинить в произошедшем, но не зря говорят, что причины своих бед надо учиться находить в самом себе. Ведь опрометчиво было выезжать непогожим осенним утром в дальнюю дорогу – пустынно настолько, что даже работники ГАИ не сидели в засадах. И нет никому дела до пьяного вдрызг водителя – потенциального убийцы.

Некоторые знакомые, узнав об аварии, скромно заявляли, что смогли бы ее избежать – порукой их якобы высокое водительское мастерство и опыт. Раньше на их месте я тоже так утверждал. Можно лихо управлять своим «автоболидом», стартуя на светофоре с диким визгом шин... Но такая же внезапно вылетевшая ниоткуда «Нива» способна в прах развеять заблуждения покорителя асфальта. Что уж говорить об основной массе автолюбителей, зачастую не имеющих даже элементарных навыков грамотного поведения на трассе. Про субъектов, покупающих права, вообще молчу.

Автокатастрофа, при всем ужасе, не сломила мой водительский задор. Правда, на автомобиль, которым я собираюсь управлять, копить придется долго – это раньше я оценивал его по дизайну, ходовым качествам и степени комфорта, не задумываясь ни об активной, ни о пассивной безопасности. А по нашим дорогам в избытке колесят небезопасные игрушки, вроде моей бывшей «пятнашки» – поездки на них подобны игре в русскую рулетку. Недавно на одном из интернет-сайтов вычитал результаты крэш-теста «Самары-2» и охнул. Знал бы об этих результатах полтора года назад – ни за что бы не приобрел «пятнашку», на которой разбился. И не укоряйте меня в отсутствии патриотизма...

PATRIOT

У кого права и чьи это обязанности...

■ Хорошо, что предупредили. Запишусь для порядка на курсы и куплю права прямо там.

АЛЛА

■ Покупка прав – мизерная часть глобальной коррупции. Купить можно и диплом, и удостоверения.

WEASEL

■ Покупается все, что продается. Тема стара как мир – надо вывести из-под «гаевни» сдачу на права и техосмотр. В Штатах проще: правила учишь сам, сдаешь копу, по площадке проедешь, запаркуешься и – аллес: 20 баксов в кассу – все! А курсы водительского мастерства – это пожалуйста, сколько хочешь...

STRANNIK BEZ

■ Как это в «Неоконченной пьесе...» у Михалкова – «Чумазый играть не может!» Вот и надо отнять у гаишников «пианино» – пусть хватают полосатые палки и едут работать: пробки разгонять, машины с тротуаров убирать – мало ли... А зарплату им поднять раза эдак в три – но две трети личного состава при этом выгнать в шею: всем станет лучше!

МИХАИЛ

■ ГАИ тут ни причем. Если у них отберут эту кормушку, то отдадут другим – только и всего. Может быть, еще и цена вырастет. Так что не надо шашкой махать – лучше не будет.

ПЕТЯ

■ Убивать надо за эти липовые права. Взялся торговать – обеспечь качество, а не подсовывай фуфло. Если бы мне такое подсунули – пожалели бы.

БЫВАЛЫЙ

■ У нас в стране депутатские и губернаторские должности покупаются в открытую, а вы тут про водительские удостоверения...

ВАЗ-ДРАЙВЕР

■ Зайдите в любой поисковый сайт интернета и наберите что-нибудь про покупку прав. Чтива хватит до вечера: Москва, Питер, Красноярск, Уфа... Кстати, отозвались ли на статью милиционеры? Очень сомневаюсь...

ГАРРИ

Отозвались ли на статью из МВД? Очень сомневаюсь...

ВОР ВЫХОДИТ ИЗ ТЕНИ

Не надо так делать!

■ С недавних пор стала обращать внимание на рекламу, а точнее, на текстовое наполнение. У вас один известный отечественный производитель препаратов для снижения трения (ЗР, 2005, № 5, с.193) в качестве суперприза представлял ВАЗ-2106, ШРУСы которого были обработаны составами этого же производителя. А откуда, простите, в «шестерке» ШРУСы? Второе скопище перлов – рекламная акция отечественного производителя сигарет (ЗР, 2005, № 6, с.92), предлагающего в качестве суперприза ВАЗ-21104 в тюнинговом исполнении. Не знаю, чем не угодила рекламодателям стандартная вазовская «десятка», но заводу стоит обидеться на указанные «18–19 с до 100 км/ч» – это уж слишком. Дальше – больше: спортивная кулиса, «убыстряющая разгон» (славное словосочетание!); колодки, отводящие тепло от диска (вот, оказывается, какова их основная функция!) – ну и так далее. Честно говоря, стыдно и обидно видеть на страницах столь уважаемого и любимого миллионами людей журнала такие ляпы. Конечно, ЗР ответственности за рекламу не несет, но все же хотелось бы побольше уважения со стороны рекламодателей. С уважением,

РЫБИНА АНАСТАСИЯ



■ Этот ЗИЛ-585 выпуска 1962 года до сих пор в строю. Водитель Борис Гаврилович Гржимайло работал на нем с 1974 по 1991 год, а уходя на пенсию, выкупил машину. Теперь в летние месяцы подрабатывает в стройуправлении – возит асфальт и т.п. Оба ветерана – в отличной форме!

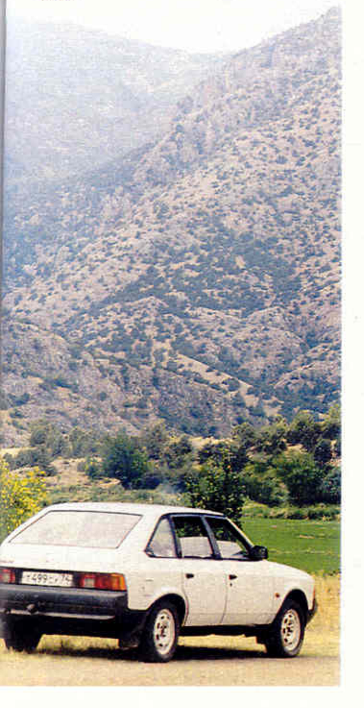
АЛЕКСАНДР КОБРИЦ, ОМСК

МАШИНЫ, ДОРОГИ И ФАНТАЗИЯ

■ В свое время на мотоцикле объездил весь Советский Союз. А первое большое путешествие на автомобиле решил совершить… по Турции. Средство передвижения, представьте себе – «Москвич-214122»! За 33 дня проехал 10 600 км – через Москву на Краснодар, дальше на Батуми и до Стамбула, обратно – через Анкару… Машина ни разу не подвела: только заправлялся и подкачивал шины.

ИРИК ХАЙРУЛЛИН, ТРЕХГОРНЫЙ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛ.

Он видел горы, а горы видели его...



■ Узнав о появлении выставочных образцов «Рено-Логан», поехали в автосалон. Осмотрели – понравилось. Выбрали нужный вариант, попросив добавить передние электростеклоподъемники, ABS, задние подголовники, вторую подушку безопасности и т.п. – в общем, к базовым 9979 долларам добавил еще 1100. Менеджер предложил внести залог 500 долларов как гарантию того, что первый же «Логан» станет моим. По прошествии некоторого времени раздается звонок – едем в салон: вот он, французский москвич (без кавычек!). Однако обрадовались рано – первым делом на всех дверях увидели рукоятки стеклоподъемников – они мне еще на «жигулях» надоели! И второй подушки нет, и ABS не видать, и подголовников. А когда еще и багажник не пожелал открываться, то настроение упало окончательно, особенно у жены. Так и покинули салон – пусть чинят! Посетили кучу других – принцип «пипл схавает» французы освоили хорошо. Или это только для россиян? В общем, сказали, что никаких таких опций у дилеров «Рено» не будет еще несколько месяцев. Короче, замок багажника мне починили и машину я все-таки взял. Но осадок остался – не очень приятный. Но не от «Логана», а от процеДУРЫ его приобретения.

ВАСИЛИЙ ДАВЫДОВ, МОСКВА

■ В ЗР, 2005, № 8 читатель Макаров М.М. из Малоярославца предложил учредить приз «За самые худшие дороги». Отличная идея!!! Вторым номером в претенденты на эту престижную награду предлагаю включить символ космонавтики России – город Мирный Архангельской области. Здесь и 100 метров дорожного полотна без выбоин и надолбов не найти. Главный приз – машина навоза – очень пригодится нашим муниципалам: разобьют еще пару клумб перед мэрией. Однако с подвозом «приза» могут быть сложности: ведь «Плесецк» – единственный в мире космодром (не считая плавучих), к которому нет подъездных автомобильных дорог. Это видели сами «зарулевцы», когда приезжали к нам. Удачи вам, уважаемая редакция, – и смелости действительно объявить такой конкурс! А уж фантазии и средств на «суперприз» у нас, рядовых автолюбителей глубинки России, хватит! С уважением,

РОМАНЧЕНКО Р.А., МИРНЫЙ

■ Вот такой указатель сотворила фантазия художника, у которого понятия «сварка» и «бампер» соотносятся с любыми железяками,



независимо от пожеланий заказчика. Впрочем, это творение висит в Харькове уже третий год – значит, людям нравится! С уважением,

МИРОСЛАВ, АХТЫРКА СУМСКОЙ ОБЛ., УКРАИНА

P.S. *«Зарулевцы»! Указывайте, пожалуйста, свои контактные телефоны! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru.*

НОЯБРЬСКУЮ ПОЧТУ ВНИМАТЕЛЬНО ИЗУЧАЛ МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

ФЕМИНИЗМ «ПО-ИХНЕМУ»

Мария Марченко

Кто не видел этикетку с женской туфелькой, аккуратно приклеенную на заднее стекло автомобиля? Ассоциация понятна – дама за рулем! Мужское население дорог бывает внимательно к автомобилю с такой «боевой» раскраской – мало ли чего... Конечно, не все леди клеят знаки – многие не без оснований полагают, что это вызывает у мужчин ту же реакцию, что и пикадоры у быка. Другие, наоборот, пытаются таким образом посильнее воздействовать на мужское сознание.

С началом проникновения буржуазных идеологий в нашу страну эдакий радикальный феминизм просочился и к нам. До западного прогресса нам здесь еще, слава богу, ехать и ехать, но давайте все же посмотрим, что, к примеру, подготовили на замену нашему «каблучку» активные американки?

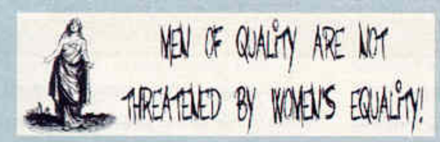
Феминистские надписи на автомобилях гражданок США большей частью политизированы. Их хлебом не корми, а дай в сенате посидеть да поболтать об абортах. На втором месте по распространенности наклейки более традиционные – вполне могут поспорить с заголовками в женских журналах: равенство для женщин, превосходство женщин над мужчинами и т. п. На третьем месте у американских феминисток – сексуальная тема во всех ее проявлениях, ну а на последнем – нечто стандартное, типа «все мужики – козлы».

Из Нового Света – в Старый. Европейское общество намного более консервативно. И если не считать Голландии, то американский феминизм здесь так и не прошел. Магазины «бамперных наклеек» изобилуют всевозможными мужскими шутками-прибаутками – в основном про пиво и другие алкогольные прелести. Ну а розовые машины в Амстердаме – скорее дань другим увлечениям молодежи Старого Света.

Дивный Восток… мир мужчин. Ни о каких наклейках тут и речи быть не может! В лучшем случае обяжут законом чадру нарисовать на заднем стекле и зеркальную тонировку на 90%, а то и на все 100%... Но капли феминизма уже упали на неблагодатную песчаную почву данного региона. Один из членов госсовета Саудовской Аравии по непонятным причинам недавно попробовал поставить вопрос о снятии запрета на управление автомобилем женщинами. Пока что коллеги дружно не поддержали начинание, однако посмотрим, что будет дальше.

Китай, Япония, Тайвань… тут не до феминизма. Тут все работают, понимаешь. Да и не будет японка портить стекла автомобилей наклейками: вдруг россияне в таком виде не купят...

Кстати, о россиянах. У нас-то что? А у нас все в порядке – всего по чуть-чуть и в меру. Одних не пускают за руль, другие сами не хотят, у третьих и наклейки, и надписи… А еще есть девчонки до двадцати пяти: в мини-юбках и на супердорогих авто… Так и не поймешь, с какой культурой мы больше связаны и откуда в нас столько феминизма и патриархата одновременно. Или, может быть, мы просто так жить привыкли? □



Качественным мужчинам не угрожает женское равенство.



Наши родители за аборты.

Women who seek only to be equal to men
LACK AMBITION

Женщина, которая старается быть равной мужчинам, испытывает недостаток амбиций.

SEX EDUCATION
PREVENTS ABORTION

Сексуальное воспитание предотвращает аборты.



Место женщины дома и в сенате.



Женское право.

Иногда приходится слышать – почему это, мол, женщин за рулем выделяют в какую-то отдельную категорию? ПДД – общие, машины – одинаковые: ну и нечего, вроде того, уделять им особое внимание. Это не совсем так. У «прекрасной половины» совершенно особый взгляд и на автомобиль, и на сервис, и на дороги со всем, что по ним ездит. Об этом лучше всего свидетельствуют письма, размышления, заметки, которые милые дамы присылают к нам в редакцию. Вот некоторые.

О ЛЮБВИ

Юлия Выборгская

Я люблю ваш журнал. У меня – старенький «Фольксваген-Гольф», который я тоже люблю. Не понимаю, откуда взялось стереотипное мнение о том, что женщина должна ездить на чем-то крохотном, малолитражном и, как следствие, маломощном. Мне, например, нравятся спортивные автомобили с агрессивной внешностью – сразу видно, какие они стремительные. Для меня вообще не важны всякие там ящички в салоне – то ли дело мощность двигателя, динамика разгона, управляемость, информативность руля, хорошие тормоза и т.п. Ко всякой там электронике отношусь с недоверием – привыкнешь к этим ABS да ESP и совсем потеряешь навыки управления в сложных условиях. А коробка-«автомат» – это вообще не для меня: пропадает всякое удовольствие от управления машиной. Она за тебя все делает, да еще и с опозданием. Автомобиль мечты – «Мазда RX-8». А более реально – тюнингованный «Гольф 5» с 2 литрами и 140 силами!

Еще одна легенда – мол, женщина не полезет под капот. Да я ОБОЖАЮ сама обслуживать свою ласточку! Под капотом мне знакомо почти ВСЕ, да и в ходовой тоже – вот только электрику никак не освою. Как это приятно найти в дороге какую-то небольшую неисправность, устранить ее и ехать дальше, а не ждать помощи.

Несколько слов о себе. Мне 28 лет, замужем. Муж – дальнобойщик, об автомобилях знает все и учит меня. Сыночку три года, играет в машинки. А вообще в мире очень много людей, любящих свои автомобили и умеющих ими пользоваться. И согласитесь, при этом совершенно не важно, мужчины они или женщины… □

ДРУЖБА ИЛИ РОМАН?

Екатерина Валеева

Наш роман начался… более двадцати лет назад. Но еще до моего появления на этом свете я знала, что мы будем вместе. В животе у мамы я успокаивалась от урчания мотора «шестерки», а большая и черная «Волга» чуть не стала местом моего рождения. Детство – следующий этап: борьба с братом за машинки, «Барби-дальнобойщицы»… Я училась читать «За рулем» и добросовестно отмывала номер семейного авто – все до чего могла дотянуться.

Поступив в институт на факультет автомобильного транспорта, я могла уже на абсолютно законных основаниях копаться в «движках», коробках передач и аккумуляторах. Вместе с одногруппниками – в большинстве своем «крутыми пацанами на тачках» – я радовалась их первой тонировке, прямотоку и блатному номеру…

Кто сказал, что жизнь не учит? Я «втюрилась» и все, что копила на первую машину, потратила на маникюр… Мой избранник «рассекал» на новенькой «девятке» и по выходным учил меня ездить «змейкой». Любимый орал на меня с пеной у рта, называл «глупой курицей», подсчитывал убытки и матерился каждый раз, когда я парковалась. Мы расстались. Я сдала на права.

Как и большинство девушек моего возраста, будучи жертвой Голливуда, всегда представляла себя за рулем красного кабриолета Aston Martin, эдакой Grace Kelly в огромных очках от Gucci. Реализм все же победил, и однажды я впервые оказалась за рулем старенького «Мерса». Одна!

На меня орали и «подрезали», мне сигналили и хамили. Уже через пару часов за рулем я начала сквернословить и была твердо убеждена, что женщина – самое страшное явление на дороге… включая меня. Это был удар, и я решила принести себя в жертву – два года мои права пролежали на полке. А я бегала в гараж, заводила моего «железного коня», «выводила погулять» его на тренировочную площадку, читала в нем книжки и слушала музыку. Я не могла себя перебороть и дать ему больше. Мы были только друзьями…

Но однажды в воскресенье в семь утра ко мне в дверь позвонили… «Если через 40 минут мы не попадем в Шереметьево, я потеряю 3000 евро»! По выражению лица подруги я поняла, что в этом случае потеряю ее… Смахнув слой пыли с розовой карточки, я схватила ключи и через 20 минут мы были уже на МКАДе. Машка пристегнула ремень и попросила починить ее старенький Golf.

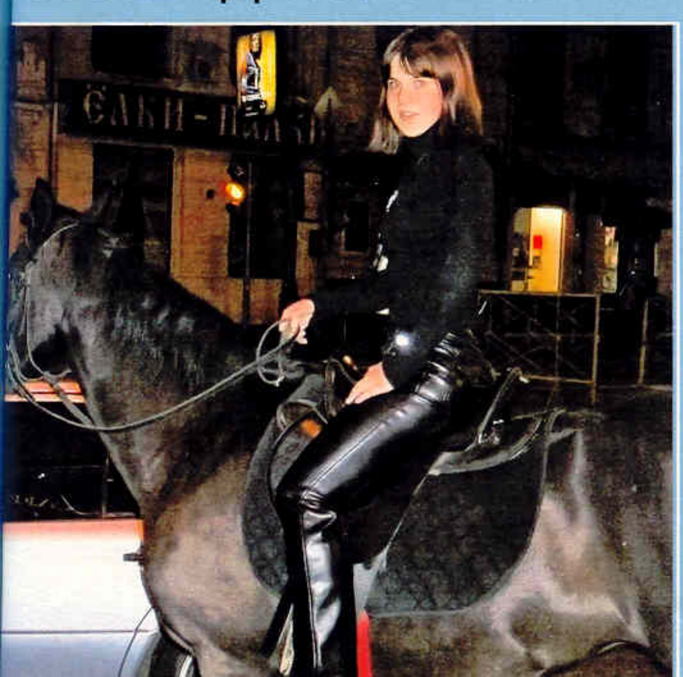
Обратный мой путь длился полтора часа, но это было уже не важно – в джинсовке, кроссовках и пижаме я не могла прогнать глупую улыбку с лица. Мой «Котенок» довольно мурлыкал. В этот день я поняла, что люблю его… по-настоящему.

Сегодня у нас полноценный серьезный роман с большой буквы и, надеюсь, больше ничто этого не изменит!



ВСЕ МЫ НЕМНОГО ЛОШАДИ…

Наталия Базилевская



Поздний летний вечер, центр Москвы... Вдруг, нарушая вечернюю идиллию, вниз по Тверской проносится экипаж, запряженный лошадью, «за рулем» – девушка. А лошадь… лошадь неуправляема!

Сзади три пассажира: два иностранца и переводчица. «Водительнице» экипажа пришлось действовать решительно. Каким-то чудом она ухитрилась повернуть лошадь в первый же переулок и… направить ее в стену – другого выхода уже не было! К счастью, никто, кроме повозки, не пострадал – лошадка все же оказалась умницей. Иностранцам помогли выбраться – те с восторгом высказались насчет «Рашен экстрим» и поспешили всучить девушке аппетитную сумму за их столь «эксклюзивную» поездку.

Началась же эта история так: экипаж спокойно двигался по Тверской, пока какой-то водитель – то ли ради развлечения, то ли от недовольства при виде одной лошадиной силы – резко нажал на сигнал. Это оказалось для лошадки слишком неожиданно, ну она и понесла – это у нее в крови. Конечно, многих посетила мысль, что нечего вообще на лошадях соваться в город, но позвольте не согласиться. Лошади на улицах крупных городов – неотъемлемая часть туристической индустрии не только у нас, но и на Западе. Лошади, работающие в городе, приучены к машинам и не боятся их, но резкий звуковой сигнал способен заставить вздрогнуть даже бывалых водителей – что уж говорить о животном?

Зачем я вообще заговорила о лошадях? Да затем, что, в конце концов, Маяковский был прав: «Все мы немного лошади»…

ОСУДАРЕВА ДОРОГА

Елена Богатырева. Фото: Игорь Георгиевский

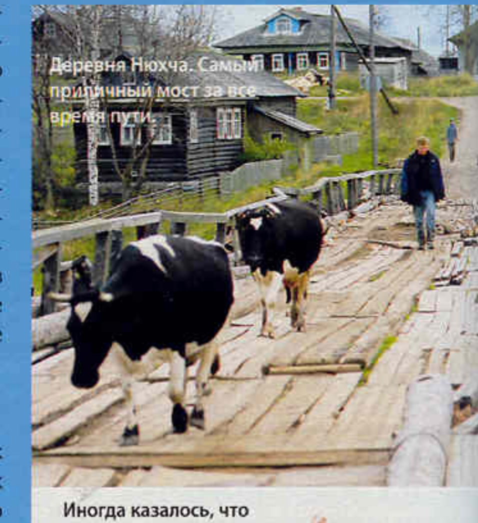
Шел 1702 год. Россия вела войну со Швецией, начавшуюся для нее сокрушительным поражением под Нарвой. Неожиданно у Петра I рождается авантюрный план, сулящий успех военной кампании. Для воплощения замысла необходимо построить дорогу от Белого моря до Онежского озера сквозь дикую и безлюдную местность.

Слово царя с делом не расходилось: по той дороге, называемой впоследствии не иначе как Осударевой, передислоцировали войска и проволокли два малых фрегата! В результате марш-броска была взята крепость Нотебург на Ладоге, одержана первая крупная победа над шведами, открыт выход к Балтике.

Но стоит сопоставить цифры – и сразу возникает вопрос: как это могло быть осуществлено? На постройку 260-километровой трассы топорами, пилами да лопатами ушло менее месяца, на ее преодоление – всего восемь дней! Получается, что русские полки, отягощенные не только кораблями, но и полутора сотнями пушек, проходили более 30 километров в день. Испытав на собственной шкуре, каково передвигаться по гати, участники внедорожной экспедиции «Осударева дорога» (она состоялась осенью 2004 года под руководством петрозаводчанина Тимофея Рогожина), пришли к неожиданным выводам. Петр I вполне мог в короткие сроки осуществить не имеющий аналогов в истории пеший поход по заранее подготовленной трассе, но никак не перемещение кораблей.

ОКУНЕМСЯ В СТАРИНУ

Октябрь в Карелии – месяц ледяных дождей и мокрого снега, раскисших дорог, бросающих вызов любому, кто отважится на путешествие. Но у экспедиции была цель: продвинуться по болотным гатям, просекам и лесным дорогам от Вардегорского мыса, где начинался легендарный путь Петра I, до старинных деревень Выгорецкой республики, а там и до Повенца и в дороге обогнать по времени петров-


Деревня Нюхча. Самый приличный мост за все время пути.


Иногда казалось, что мосты через лесные речушки не ремонтировали со времен Петра I.

Догнать и перегнать войско Петра I!

ское войско. Посчитав, что наличием внедорожной техники компенсируется отсутствие заранее подготовленного бревенчатого настила, экипажи трех разномастных УАЗов – «Хантера», 3153 и «буханки» – 5 октября выдвинулись из Петрозаводска.

Возводимая максимально скрытно, уникальная трасса в свое время не была нанесена на карту. Значительный участок дороги уничтожен при строительстве Беломорско-Балтийского канала. Сохранились лишь фрагменты деревянных гатей, просеки и названия некоторых мест по ходу продвижения петровского войска. Государев ключ: по преданию, здесь царь Петр устроил небольшой привал, а местные жители потчевали его обедом. Щепотева гора названа в честь главного изыскателя и устроителя Осударевой дороги сержанта Преображенского полка Михаила Щепотева. Петровский Ям – место стоянки войск в преддверии форсирования реки Южный Выг.

Вблизи Вардегорского мыса экспедиция оказалась утром 7 октября. Именно с этого дня начался для нее отсчет времени. К самому мысу не дал подъехать развалившийся деревянный мост. Для чистоты эксперимента, чтобы двигаться четко по плану экспедиции, ее участники отправились к Белому морю пешком. Старинной пристани или каких-либо построек, прямо указывающих на начало уникального волока, нет. Впрочем, исследователи склоняются к версии, что во время прилива корабли сами «вползли» на подготовленные для их транспортировки конструкции, которые затем лошадьми вытянули на берег.

Остаток дня потратили, чтобы добраться до Нюхчи. Известность поморское село приобрело в петровскую эпоху, потому как под Осударевой дорогой понимали именно «першпективу» Нюхча – Повенец. Село четыреста лет стоит на берегу одноименной речки и даже сегодня представляет картину подлинной старины: потемневшие от времени и непогоды избы с белыми наличниками, местами покосившиеся заборы, баньки рядком на берегу реки... Здесь и двери в домах, как века назад, подпирают палками: сразу видно, что хозяин отлучился, да и лодки с веслами на воде оставляют, лишь привяжут, чтобы течением не унесло.



Хорошо бы переплыть… Но придется ехать.

И тогда каждый подумал: «Хорошо, что это не фрегат».

Когда не помогает GPS-навигатор, без подсказки аборигенов не обойтись.

Девиз экспедиции: море по колено, лужа по уши.

Редкий случай: указатель сам по себе – достопримечательность.




За триста с лишним лет дороги как будто совершенно не изменились, и все средства передвижения люди порой тащат на себе.

На фоне таких естественных декораций рассказы о посещении Нюхчи Петром I звучат невероятно увлекательно. Покажут здесь и место, где стоял большой двухэтажный пятистенный дом, в котором ночевал царь накануне похода.

БОЛОТАМИ И ГАТЯМИ

Если для кого-то Карелия – сказка вековых деревьев и быстрых рек, то для экспедиции она стала краем глухих болот и полуразрушенных мостов, страной медведей, чьи свежие следы не раз видели на дороге.

Двигаться по гати – удовольствие сомнительное, даже на внедорожной технике. Мокрые и скользкие подгнившие бревна уходят вниз под тяжестью УАЗа, надрывно ревет мотор, фонтаны брызг вырываются из-под колес. Небольшой уклон – и машина боком съезжает на край «дороги», рискуя завязнуть в болоте. С немалым трудом, но экспедиция все же преодолела зыбкое пространство. Мысль о том, что триста лет назад в этом же лесу, стоя по колено в воде, при свете смолистых факелов, почти без сна, страдая от гнуса и голода, рубились с бездорожьем русские мужики, строили путь к величию и славе российской, не давала покоя…

Первый этап нашей внедорожной экспедиции закончился в Сумском Яме, дальше легендарная трасса затоплена Выгозерским водохранилищем. Деревянный крест в лесной глуши и рядом небольшая табличка: «Здесь начиналась первая государственная дорога в Республике Карелия «Осударева дорога» – все, что осталось от века великих свершений.

Далее маршрут ушел в направлении Выгорецкой республики, располагав-


Север – край строгих «перспектив».


Внедорожная экспедиция, пожалуй, не тот случай, когда красота требует жертв. Или все-таки тот?

шейся в верховьях рек Выг и Лекса и добрых полторы сотни лет служившей оплотом старообрядчества. Теперь вдоль Выга – вереница покинутых деревень.

Узнав об общине, Петр I, в котором большинство раскольников видели не иначе как антихриста, решил направить к ним попа с подьячими. Но советники отговорили. Россия остро нуждалась в развитии военной промышленности, а среди выговцев было немало рудознатцев и кузнецов. Как сказали бы сейчас, староверы построили свои отношения с петровской администрацией на коммерческой основе: в обмен на обещание всячески содействовать работе железоделательного завода на реке Повенчанке они получили возможность совершать богослужения по «старым» книгам.

ОБРАТНО НА АСФАЛЬТ

На три машины осталась одна запаска, бензин на исходе. До ближайшей заправки – несколько десятков километров по бездорожью. Выход напрашивается сам собой: заправить из последней канистры только одну машину и отправить ее за топливом, а остальным двигаться, пока баки совсем не опустеют. Роль спасителя выпала «буханке», которая мигом растворилась в тумане.

Томительные часы ожидания коротали в остывающих под ледяным дождем машинах. Радостно сигналя, «буханка» появилась, когда уже стемнело. Наутро сильно подморозило: палатки покрылись инеем, а один из УАЗов напрочь отказался заводиться и продолжил путь, болтаясь на тросе. Но даже эта мелкая неприятность уже не могла отдалить стремительно приближающуюся цивилизацию.

Асфальт всегда начинается как-то неожиданно. Вот и Повенец. Пройдя сложный путь, царь Петр появился здесь 26 августа 1702 года и сразу же начал подготовку к водному походу на Ладогу. Вскоре вся петровская рать на больших озерных карбасах выдвинулась из Повенца на юг.

Экспедиция завершена: всего пять дней потребовалось ее участникам, чтобы пробиться по стопам петровского войска. Машины, подготовленные для тяжелого бездорожья, делали не более 10 км/ч, на отдельных участках – едва ползли. После всего пережитого возможность круглосуточно передвигать фрегаты со средней скоростью выше километра в час кажется иллюзорной. Впрочем, однозначного ответа на вопрос, был ли на самом деле волок фрегатов, не дают и ученые.

Как бы то ни было, экспедиция «Осударева дорога» внесла свой существенный вклад в развитие движения «офф-роуд» в России. Ее участники, первыми пройдя маршрут на внедорожниках, сделали его доступным для каждого, кто ценит вкус настоящей кочевой жизни, общество близких по духу людей, возможность побывать в удаленных от проторенных туристических троп местах – там, где открываются фантастические в своей первозданности картины природы. □

ЦЕЗАРЬ С МОБИЛЬНИКОМ

Алексей Петухов

NOKIA
Сообщение SMS
От +79166666666
ПОСЛЕДНИЙ ЗВОНОК! БРУТ.
Функции
Назад

Приглядитесь повнимательнее к автомобилям, движущимся по городским улицам. Каждый четвертый… нет, каждый третий водитель разговаривает по мобильнику! Этот дает ценные указания сотрудникам, другой сообщает жене, что опаздывает, третий отчитывает сына за некую провинность…

Все откуда-то знают, что известный римский император умел делать два дела сразу. А мы – умеем?

СЛЫШАТЬ ИЛИ ВИДЕТЬ? ВЫБИРАЙТЕ…

Львиную долю информации человек получает через органы слуха и зрения. Возьмем, к примеру, токаря. Если он видит дым от перегретой стружки – значит, надо уменьшить подачу резца, если слышит характерный свист – ага, резец затупился! А водитель?

В зубах навязло сравнение водителя с пилотом. Да, во многом похоже – только вот случаи покупки водительских прав для вождения воздушного судна лично мне неизвестны. Зато на земле потери людей в ДТП уже перекрыли по численности военные конфликты и техногенные катастрофы, вместе взятые. Понятно, что снижение аварийности давно стало приоритетным направлением для автопроизводителей – а как быть с аксессуарами? Например, с мобильниками?

То, что они мешают – бесспорный факт. Их создатели прекрасно это понимают – защитной мерой стали системы «хэндс-фри» (hands-free). Однако кривая ДТП, на мгновение «задумавшись», снова поползла вверх… Результаты соответствующих исследований – в табл. 1.

Приведенные данные были зафиксированы на тренажерах. Но есть и «живые» сведения – их получили сотрудники Университета Западной Австралии, опросившие 456 водителей, пострадавших в ДТП! Итог аналогичен – мобильник повышает аварийность в 4 раза! По всей видимости, наш мозг не может обрабатывать информацию, поступающую сразу по двум каналам, поэтому восприятие речи тут же снижает остроту зрительной реакции…

Табл. 2. ВИДЫ НАКАЗАНИЯ ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОДИТЕЛЕМ ТЕЛЕФОННОЙ ТРУБКИ ВО ВРЕМЯ ЕЗДЫ

Страна	Размер наказания
Великобритания	Штраф 1000 фунтов
Франция	Штраф 100 евро
Бельгия	Лишение водительских прав на 6 месяцев
Нидерланды	Штраф 100 евро и лишение водительских прав на 6 месяцев
США	Штраф 100 долларов*
Россия	Штраф 20 руб.

**Действующий в Нью-Йорке закон, запрещающий водителям пользоваться при движении мобильником без «хэндс-фри», приносит казне города 6 млн. долларов ежегодно.*

ЗАПРЕТИТЬ?

Конечно, оптимистичные публичные высказывания производителей сотовых телефонов легко подавляют робкие протесты отдельных исследовательских коллективов. И все же остается главный вопрос: можно ли без риска для себя и окружающих пользоваться при управлении автомобилем сотовым телефоном? Да или нет?

Понятно, что классный водитель может порой позволить себе телефонный треп в ситуации, при которой новичку даже думать об этом опасно. Но правила должны быть едиными для всех – к тому же в ДТП бьются насмерть не только зеленые «чайники». А простейшее правило – это запрет. Конкретный пример – в табл. 2.

Так что же будем делать у себя в России? Опыт борьбы с курением и алкоголем у нас уже есть – по понятным причинам о нем лучше не вспоминать. И все же – что? Запрещать? Штрафовать? Стыдить? Выскажу личное мнение – за использование телефонов в движущемся автомобиле нам жизненно необходимы очень крупные штрафы! А для себя каждый должен принять иное решение – отказаться от мобильного трепа в авто добровольно! И не потому, что за это могут наказать, а из-за того, что это объективно опасно. И не только для вас, но и для окружающих.

Между прочим, с великим Цезарем в итоге тоже случилась неприятность… □

Табл.1. ВЛИЯНИЕ ТЕЛЕФОННЫХ ПЕРЕГОВОРОВ НА СОСТОЯНИЕ ВОДИТЕЛЯ

Исследовательский центр	Степень изменения психофизического состояния водителя при использовании телефонной трубки	Степень изменения психофизического состояния водителя при использовании аппаратуры «хэндс-фри»	
Университет Торонто, Канада	Вероятность аварии увеличивается в 5 раз	Вероятность аварии увеличивается в 5 раз	
Университет Флориды, США	–	**Водители 25–36 лет** Время реакции увеличивается в 1,21 раза	**Водители 55–65 лет** Время реакции увеличивается в 1,6 раза
Исследовательский институт транспорта (VTI), Швеция	Вероятность аварии увеличивается в 4 раза	Вероятность аварии увеличивается в 4 раза	
Британское научное королевское общество, Великобритания	Вероятность аварии возрастает	Вероятность аварии возрастает по отношению к использованию телефонной трубки*	

** Водители, пользующиеся «хэндс-фри», ведут более долгие телефонные переговоры – с трубкой в руке это было неудобно.*



Roest in de auto

Hyundai: Nieuw model beter



ВСЕ ГНИЛО В ДАТСКОМ КОРОЛЕВСТВЕ?

Михаил Колодочкин

В одном из романов Клиффорда Саймака описан забавный способ инопланетного вторжения на Землю. Для начала вредные пришельцы решили сгубить земную экономику, завалив рынки «вечмобилями» – машинами, которые никогда не ломаются! Надоел цвет – приходи и меняй на халяву… Но чтобы что-то отвалилось или сгнило – не дождетесь!

Нужен ли нам такой вечмобиль? Еще 30 лет назад мы дружно завопили бы: «Да-а-а!» Впрочем, то же относилось бы, скажем, к телевизорам «Сони» или часам «Ориент». Сегодня же мы легко меняем мобильники и часы просто потому, что прежние, видите ли, «надоели». Более того – все реже увидишь, чтобы владелец новенькой иномарки спешил обработать свое приобретение тем же «Тектилом» – зачем? Технологии в автомобилестроении современные, гарантия – многолетняя, да и изготовитель ничего такого в сервисной книжке не требует… Конец проблеме?

ВСЕ ТОЛЬКО НАЧИНАЕТСЯ…

Вместо ответа предлагаем взглянуть на нашу заставку. Статья в голландской газете: «Машины снова ржавеют»… Это о каких же машинах идет речь? Почему засуетились благополучные северные соседи?

Читаем. По данным Шведского института коррозии, примерно 40% машин образца 1998–1999 гг. успели проржаветь так, что мало не покажется. Из более свежих авто 2000–2001 гг. уже сгнило каждое пятое! Обозначены и «лидеры» – худшими из худших шведы признали «Хёндэ-Акцент», «форды» моделей «Фокус» и «Мондео», а также, представьте себе, «Мерседес» Е-класса!

Голландские газетчики пошутили? Ничего себе, шуточки – что ж тогда у нас-то делается? Но с газеты какой спрос. За разъяснениями обращаемся в эпицентр полемики – Шведский институт коррозии…

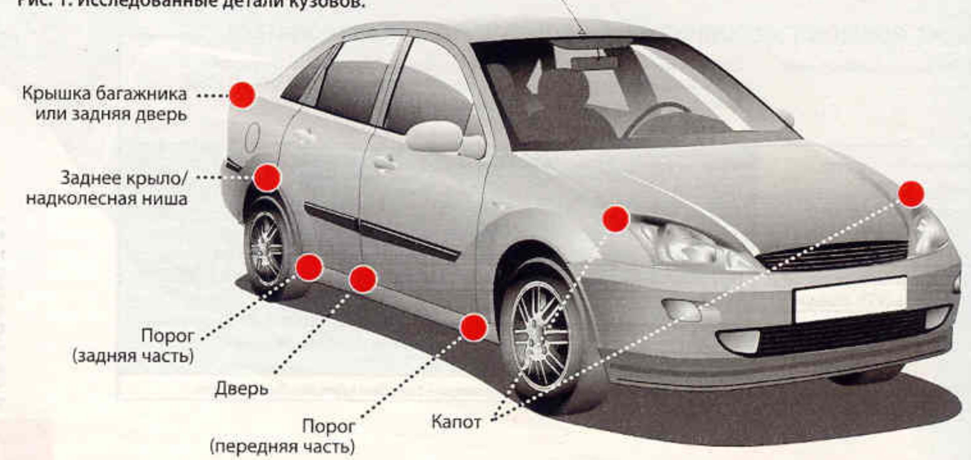
Ситуация действительно нетривиальная: производители лихо увеличивают гарантию на отсутствие сквозной коррозии до 10–12 лет, но при этом антикор на их производственных линиях становится все более редким гостем. Шведы решили разобраться, что к чему – подключили к проекту 21 компанию (в том числе БМВ, «Форд», «Вальволин») и подвергли обширному исследованию 1035 автомобилей 25 моделей разных лет выпуска – с 1998 по 2001 гг. Изучали автопарк четырех соседних стран – Дании, Швеции, Финляндии и Норвегии. Отметим, что северные территории трех последних стран, на которых дороги зимой не посыпают солью, в расчет не принимались (чувствуете аналогию, россияне?)

Оценивались в основном точечные сварные и вальцованные соединения – именно их труднее всего защитить от ржавчины. Хирургическому вмешательству подверглись элементы кузовов, показанные на рис. 1, – всего более 4300 различных деталей. Выдержки из полученных данных – в наших таблицах и на рисунках: в особых комментариях они не нуждаются.

ЕДИНИЦА ИЗМЕРЕНИЯ КОРРОЗИИ

Как вывести средний показатель коррозии? Все детали оценивали по степени поражения – и по глубине, и по площади. Минимальный балл – 0, максимальный – 5. Затем для каждой модели автомобиля баллы, выставленные отдельным деталям, складывали и высчитывали средний показатель. Статистика по деталям до-

Рис. 1. Исследованные детали кузовов.



Самая низкая коррозионная устойчивость уязвимых мест – у Hyundai Accent, Ford Focus, Mercedes E-класса, Ford Mondeo.

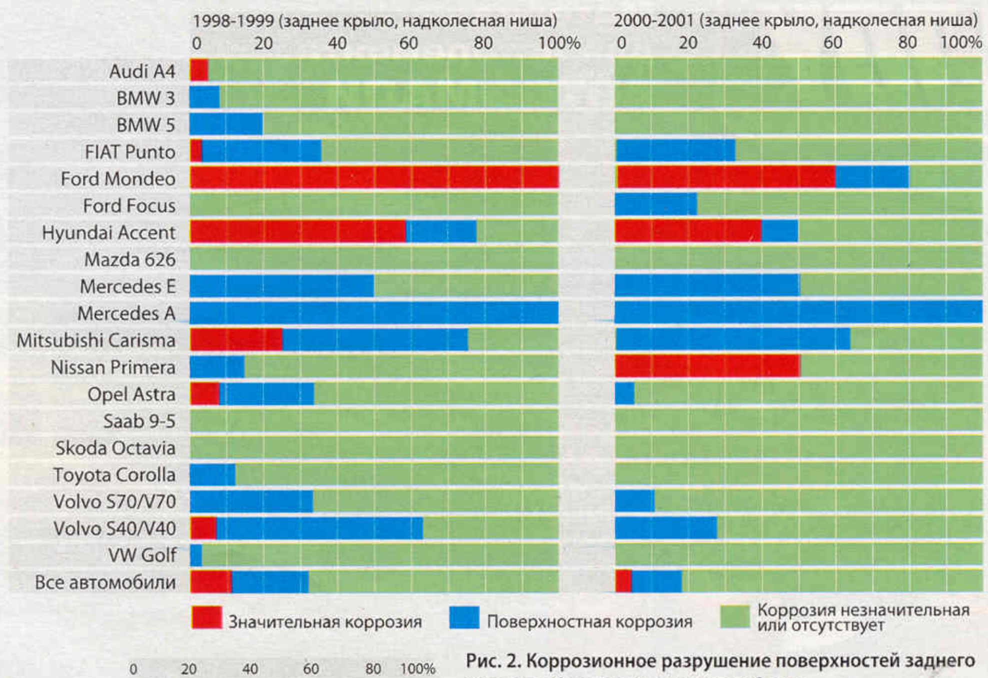


Рис. 2. Коррозионное разрушение поверхностей заднего крыла в обследованных автомобилях.

0 20 40 60 80 100%
Качественное покрытие
Частичное покрытие
Отсутствие покрытия

Рис. 3. Зависимость степени разрушения стыкуемых поверхностей порога от качества покрытия антикоррозионными веществами.

Таблица 1. Средние показатели коррозионной стойкости для автомобилей 1998–1999 гг. выпуска

Audi A4	0,11
Volvo S70/C70	0,12
SAAB 9-5	0,14
BMW 3	0,28
Skoda Octavia	0,28
VW Golf	0,30
BMW 5	0,31
Mercedes E	0,33
Peugeot 206	0,35
Nissan Primera	0,36
Volvo S40/V40	0,38
FIAT Punto	0,39
Toyota Corolla	0,41
Opel Astra	0,44
Renault Megane	0,50
Mitsubishi Carisma	0,54
Citroen Xantia	0,62
Ford Focus	0,76
Mazda 626	0,88
Ford Mondeo	1,10
Hyundai Accent	2,03

***Примечание.** Вследствие малого количества проверенных автомобилей из списка исключены «мерседесы» классов А и С.*

Таблица 2. Средние показатели коррозионной стойкости для автомобилей 2000–2001 гг. выпуска

Audi A4	0,00
Citroen C5	0,00
Renault Laguna	0,00
Volvo S70/C70	0,04
SAAB 9-5	0,05
VW Golf	0,05
Skoda Octavia	0,08
Opel Astra	0,08
Toyota Corolla	0,09
Volvo S40/V40	0,23
Mitsubishi Carisma	0,25
FIAT Punto	0,31
BMW 5	0,32
BMW 3	0,32
Peugeot 206	0,33
Ford Mondeo	0,64
Mercedes E	0,68
Ford Focus	0,88
Hyundai Accent	1,00

***Примечание.** Вследствие малого количества проверенных автомобилей из списка исключены «Мазда-626», «Ниссан-Примера» и «мерседесы» классов А и С.*

вольно разнообразна – по каждому элементу свой лидер. К примеру, колесные ниши задних крыльев среди моделей 1998–1999 гг. самые гнилые опять-таки у «Мондео» – зато у «Фокуса» хотя бы здесь все в порядке. В лидерах также «Мазда-626», СААБ 9-5 и «Шкода-Октавия». Из более свежих авто в двоечники попали «Хёндэ-Акцент», «Ниссан-Примера» и упомянутый «Форд-Мондео» – к этому мы уже привыкли. А самыми ржавеющими оказались точечные сварные соединения – например, порога и заднего крыла: такие участки гниют куда интенсивнее, нежели обработанные вальцованные соединения.

Г-н Бо Рендал собственной персоной – все вопросы о корректности проведенных исследований можно задавать ему.

Подчеркнем главную мысль – в гниении всех исследованных автомобилей виноват вовсе не плохой металл! С его качеством как раз все в порядке – а вот неудачный дизайн детали вкупе с неграмотной конструкцией и непродуманной технологией как раз и приводит к тому, что защитное покрытие не доходит до адресата. Здесь – слишком острые углы, тут – забыли про вентиляцию, там – точечная сварка, лучший друг ржавчины… С дешевыми «кореянками» все ясно – что от них требовать? Но есть и другие примеры. Показательны, в частности, двери СААБ 9-5: их вертикальные кромки имеют вальцованный шов, надежно защищенный мастикой, а вот нижние, с точечной сваркой, оказались «голыми» – антикор не смог проникнуть в закрытые мастикой стыки! Другая картина у «мерса» класса E – нижняя часть двери хорошо вентилируется, а вот вертикальный шов, скрепленный точечной сваркой, постоянно собирает влагу. Защитить герметиком? Так и делают, но зачастую бестолково. В «бээмвэшках» 3-й и 5-й серий, а также в «фокусах» его зачем-то наносят перед укладкой эпоксидной шпатлевки. В результате герметик высыхает, ломается и пропускает влагу.

А какой эффект от антикоров? Ответ – на рис. 3.

ЗАПИШИТЕ МЕНЯ НА АНТИКОР?

И, наконец, финальный вывод скандинавов – для конечного потребителя. Тем, кто намерен обеспечить своим авто нормальную защиту, институт настоятельно рекомендует дополнительную антикоррозионную обработку – что бы там ни обещали производители. Уж если в датском и близлежащих королевствах все «гнило», тогда на что надеяться россиянам? На то, что продаваемые у нас машины ржавеют не так сильно? Ну-ну…

Обвинять шведов в предвзятости наивно – совладельцами института коррозии являются как раз автомобильные заводы с громкими именами. Однако вернемся к великому фантасту Саймаку и его «вечмобилям»… Скандинавы сделали свою работу честно, но прислушаются ли к их советам изготовители «фокусов» и «акцентов»? Ведь кому-кому, а уж им-то вечный автомобиль точно не выгоден – не подрывать же основы земной экономики своими руками… □

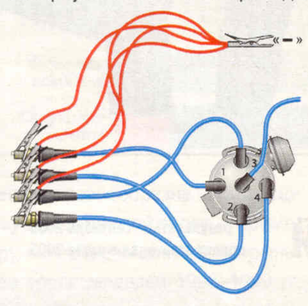
А. МЕЛЬНИЧЕНКО,
Москва

Два совета. Первый: иногда очень **трудно отвертывать винты**, крепящие фланец топливного бака. Рекомендую самый «упрямый» оставить напоследок – и когда другие отвернуты, раскачивать его освободившимся фланцем.

Второй: если после установки подкрылков на «Волге» ГАЗ-3102 отчего-то **отказала батарея**, проверьте, не повредили ли ее днище слишком длинные верхние саморезы крепления подкрылков. Это нередко случается.

А. ШЕСТАКОВ,
п. В-Синячиха Свердловской обл.

При **проверке компрессии в цилиндрах двигателя** недопустимо небрежное обращение с системой зажигания, из-за чего она может быть повреждена. В частности, вывернутые свечи с их проводами следует надежно заземлить. Мне в этом помогает устройство с пятью «крокодилами» (см. рис.).



ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА



В этом номере мы дали высшую оценку совету Дмитрия КАРПОВА из Нижнего Новгорода. Его способ ремонта втулки клапана прост, общедоступен и может избавить автовладельца от крупных трат.

Свыше 20 лет работал на авиапредприятии в Казахстане. Эпоху перестройки встретил старшим инженером лаборатории по проверке приборного, электрического и радиооборудования самолетов.

Любовь к технике привил отец. Первой нашей машиной, которую я осваивал девятилетним мальчишкой, был «Москвич-407». Затем в семье появился ВАЗ-2101 – для того времени почти чудо. Я на нем проехал свыше 600 тыс. км. Позже был у меня прекрасный «Мерседес-300D» 1980 г. Но когда грянул развал Союза и я переехал в Россию, оказалось, что для ввоза автомобиля нужно уплатить огромную пошлину. Так и пришло горькое расставание.

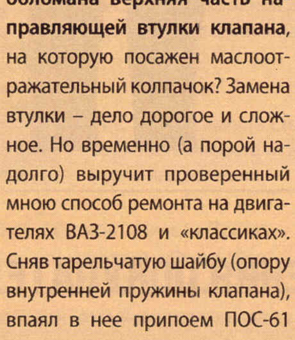
Сегодня работаю в небольшом сервисе и помогаю автовладельцам. В журнал «За рулем» влюблен с детских лет.

Автор лучшего совета получает от редакции премию 5000 рублей, а компания Zoom Energy Corp вручает набор от Turtle Wax: щетка для мойки автомобиля Car Wash Brush, чудо-замша, автошампунь «Горячий воск».





Как выйти из положения, когда **обломана верхняя часть направляющей втулки клапана**, на которую посажен маслоотражательный колпачок? Замена втулки – дело дорогое и сложное. Но временно (а порой надолго) выручит проверенный мною способ ремонта на двигателях ВАЗ-2108 и «классиках». Сняв тарельчатую шайбу (опору внутренней пружины клапана), впаял в нее припоем ПОС-61 колпачок (диаметр последнего немногим меньше диаметра отверстия в шайбе). Высоту пайки подобрал так, чтобы обеспечить нормальную сборку узла. Нижнюю сторону опорной шайбы уплотнил резиновым кольцом и герметиком. И проблема оказалась снята, по крайней мере, до следующей замены колпачка.



От отдела эксплуатации

Естественно, что в подобных ситуациях владелец ищет наиболее простое и достаточно надежное решение. Нынешнее никаких работ сложнее пайки не требует, затраты копеечные, а результат не хуже, чем в штатном варианте. Другие умельцы могут взять эту технологию, как минимум, на заметку.

А. ЕРЕМЕЕВ,
с. Елеево, Республика Марий Эл

Беда **двигателей ЗМЗ на автомобилях ГАЗ** – износ посадочного места коробки передач в картере сцепления, нарушение соосности валов, а затем выход из строя муфты сцепления, причем установка на двигатель «чужого» картера сцепления недопустима. Для восстановления посадочного места используем показанный «стенд». На маховик двигателя **1** крепим опорный диск **2**, в хвостовике которого установлена резцовая головка **4**. Резец **5** фиксируется стопорным винтом (на рисунке не показан) – в зависимости от диаметра расточки. Резцовая головка подпружинена, подача резца обеспечивается винтом **8** (М12х1,25), ввертываемым в резьбовое отверстие планки **7**. Последняя закреплена на удлиненных шпильках **6**. Стопорный винт **3** не позволяет головке провертываться.

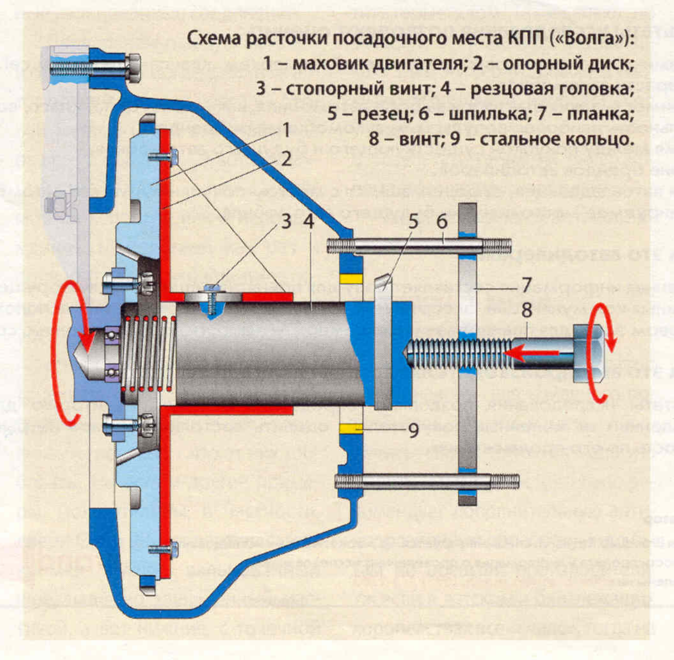


Схема расточки посадочного места КПП («Волга»): 1 – маховик двигателя; 2 – опорный диск; 3 – стопорный винт; 4 – резцовая головка; 5 – резец; 6 – шпилька; 7 – планка; 8 – винт; 9 – стальное кольцо.

Прокручивая коленчатый вал с переднего конца электродвигателем через редуктор, при оборотах 200– 300 в минуту растачиваем посадочное место строго соосно с коленвалом. Завершаем дело, запрессовав стальное кольцо **9** внутренним диаметром 116 мм.

От отдела эксплуатации

С этой проблемой сталкиваются также владельцы автомобилей УАЗ. Надеемся, предложение их заинтересует, благо позволяет избежать покупки дорогостоящих деталей.

НЕ ЗНАЯ БРОДУ...

Награду за ответ на 32-ю задачу получит Роман НИКИТИН из Зеленограда.

Водители – народ особый: процент искателей приключений в их рядах ныне высок как никогда, о чем сообщают авторы многих писем. За бортом ливень, дороги превратились в реки, но желающих испытать судьбу хоть отбавляй. В машине тепло, уютно – почему бы не пуститься вброд?! Конечно, рискуют обычно новички, человек бывалый подобного легкомыслия себе не позволяет. Наказание рублем в виде дорогого ремонта убедительнее отцовского ремня – герой задачи в полной мере расплатился за свою неосторожность.

Опубликовав эту историю, мы не сомневались, что верных ответов придет много – и наши надежды оправдались. Выходит, автомобилисты прекрасно знают, чего не следует делать на дороге, залитой водой, – тем более, что эта тема уже затрагивалась не раз. Но некоторые письма огорчают традиционными недостатками – либо так лаконичны, будто авторам в разгар уборочной страды было крайне некогда, либо в письме не хватает паспортных данных, из-за чего мы вынуждены искать победителя среди других.

Так что же говорит моторизованный народ? Начнем с тех писем, чьи авторы нашу задумку не поняли – и отвлеклись на мелочевку. Ну кто же станет спорить, что при водных процедурах страдает электрооборудование! Конечно, при этом закономерны отказы зажигания (намокают провода, свечи, модуль зажигания и т. д.), капризы некоторых датчиков, молчание стартера. На «десятке» многие разъемы защищены лучше, чем в прежних моделях ВАЗа, но и они уязвимы. Словом, мотор и заглохнуть может, а потом не заведется... Это верно показано в целом ряде писем. Но главное – было бы что заводить! В нескольких задачах на подобные темы упоминалась одна общая деталь: коленвал нормально прокручивался стартером. А тут картина другая – стартером не провернуть (прямая подсказка, между прочим!). Выходит, мотор заклинило. А почему?

Объяснения некоторых авторов поистине заумны. Например такое: вода, проникшая в картер двигателя, смешивается с маслом, а получившаяся эмульсия уже не защищает детали от задиров – естественно, мотор клинит. Другой вариант: «вал цунами резко охлаждает» блок цилиндров, их диаметр уменьшается – и горячие поршни заклинивает. В одном из писем справедливо отмечено, что мотор может глотнуть воды, засосать ее в цилиндры, но дальше повторяется уже рассмотренная гипотеза!

Еще одна фантастическая идея: водяная пыль... резко снизила детонационную устойчивость рабочей смеси в цилиндрах. Короче говоря, такт сжатия заканчивался взрывом! А ведь целые поколения мотористов, борясь с детонацией, нередко брали в помощницы воду. Знать, заблуждались...

Спустимся с небес на землю. Конструируя «десятку», инженеры заботились о чистоте воздуха, поступающего в двигатель, поэтому решили подавать его из самой передней точки моторного отсека, как делают многие фирмы. Но воздухозаборник оказался на уровне бампера, низко, – отсюда реальная опасность глотнуть воды из первой же глубокой лужи. Ведь бумажная шторка воздушного фильтра для воды не препятствие – она попадет в цилиндры. Об этом и напоминают авторы подавляющего числа ответов. Картина, конечно, мрачная: вода – материя несжимаемая. Если хоть один цилиндр наберет ее больше, чем составляет объем камеры сгорания (около 43 см³), произойдет гидроудар с катастрофическими для мотора (и серьезными для его владельца) последствиями. Возможны разрушение поршня, головки блока цилиндров, разрушение и деформация шатуна, коленвала и т.п. В какую сумму влетит последующий ремонт, обсуждать нет смысла. По сравнению с ней затраты на замену фильтров, масла и т.п. покажутся копеечными.

В ответе победителя верно подмечены нюансы этого случая. В частности, он рекомендует владельцам «десяток» постарше самостоятельно устранить описанный конструктивный недочет, благо детали для более поздних машин, с отбором воздуха сверху, продаются – и недорого.

Поздравляем Романа Никитина с успехом!



Рисунок Сергея Савилова

ЗАДАЧА ТРИДЦАТЬ ПЯТАЯ

«КОЗА»

Услышав о моей беде, электрик сначала меня «послал» – такое, мол, вообще невозможно. А дело было так: включаю на «семерке» габаритки – не светят! Проверяю предохранители – оба сгорели. В двух независимых цепях! Поставил на пробу «жучки», включил... сгорели оба! Ну что за напасть? Почему сгорают сразу два?

Электрик нашел неисправности быстро, да и причины такого «чуда» объяснил верно. Дело, мол, не столько в электротехнике, сколько в психологии автоизвозчика (так он меня назвал), которому якобы лень следить за машиной и вовремя ее чинить. А мне и не лень вовсе, просто времени нет. «Тогда могут вдруг сгореть и три, и четыре предохранителя...» – так сказал электрик.

А что скажете вы, знатоки?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 20 декабря 2005 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail: exp@zr.ru. Тел. (095) 207-79-84. Укажите полностью паспортные данные, в том числе дату и место рождения, контактный телефон, номера ИНН и страхового свидетельства Государственного пенсионного страхования.

ЗУБИЛ... НЕТ?



http://www.zubil.net

Признаться, дать ссылку на эту страницу я решился не сразу. Уж больно тема взрывоопасная: извечные выяснения отношений по поводу того, что же лучше – «наша» или иномарка? В данном случае под прицелом любительских фотокамер и острословов оказались именно отечественные автомобили после экстремального тюнинга – хотя то, что владельцы делают со своими машинами, тюнингом назвать сложно. Но, почитав комментарии в форуме и под картинками, убедился: некоторые автолюбители сами не прочь пополнить коллекцию! «У моего болида особое внимание нужно уделить заднему спойлеру! Это было раньше антикрыло, пока я не въехал задним ходом в «Газель», – охотно делится с посетителями сайта хозяин «восьмерки», якобы простреленной пулями.

Наклейки, в том числе «огнестрельные», – самый простой способ выделиться из толпы. Вот перед нами повидавшая виды «шаха» с надписью «Ночной дозор» на ветровом стекле; а вот «копейка», за рулем которой, судя по надписи, сидит хулиган. В основном дело сводится к украшательству: разноцветным лампочкам в фарах, несуразным, якобы раллийным брызговикам или огромным антикрыльям. Но есть и действительно серьезные работы!

Как вам ВАЗ-2107-стретч? Или «зебра»: красно-белая «копейка», раскрашенная под дорожный знак? Автор шедевра так увлекся, что покрасил заодно заднее и боковые стекла. Апогеем доработок можно назвать пикап на базе ВАЗ-2101 – с пустыми глазницами фар и номером 41 на борту, как будто сошедший с дистанции соревнований. Глядя на эти гибриды, и в шутку, и всерьез задаешься извечным вопросом: куда смотрит ГАИ?

ВРЕМЯ ДИНОЗАВРОВ ПРОШЛО

http://www.matizii.ru

Помните рекламный слоган «Дэу-Матиз»? Похоже, разработчики страницы об одном из самых популярных городских автомобильчиков возвели это изречение в культ. Набрав вышеуказанный адрес, не каждый дождется, когда же наконец загрузится главная страница. У меня на это ушло около пяти минут, хотя я полагал, что компьютер к динозаврам причислять еще рановато...

Те, кому хватило терпения, будут вознаграждены богатой графикой: виды ночного города, сопровождаемые криками птиц и громовыми разрядами, создают удивительное настроение. В общем, если можно так охарактеризовать веб-страницу, выглядит она дорого.



За шикарной ширмой скрывается вполне обыденная начинка: технические характеристики, фотогалерея, прайс-лист, ссылки на дилеров... Пожалуй, самое любопытное – рекламные анимационные ролики. Их персонажи знакомы по многочисленным рекламным щитам: собственно «Матиз» и тот самый страшный и прожорливый динозавр, чье время безвозвратно уходит.

Как только не издевается городской задира над бедным ископаемым. Вот он лихо вписывается в поворот, отправляя неуклюжего конкурента на обочину; вот проносится мимо, снося у монстра решетку радиатора... одним словом, «Матиз» – the best! (кстати, так называется одна из комплектаций).

В очередной раз студия Артемия Лебедева, разработавшая сайт, достигла нужного результата: вы обязательно поверите, что «Матиз» – современный, удобный, экономичный, стильный автомобиль. Если не очень торопитесь, конечно.

«ЛЕГЕНДЫ» ГЛАСЯТ...



http://www.dp.ru/traffic

Тем, кто хоть раз оказывался за рулем без карты в чужом городе, знакомо чувство беспомощности. Особенно когда речь идет о мегаполисе вроде Москвы или Санкт-Петербурга. Маршрут лучше досконально изучить заранее, а заодно попытаться избежать пробок.

Зная о самых глухих заторах, почти всегда найдете возможность объехать нехороший участок. Гостям и жителям северной столицы рекомендую портал о дорожном движении Питера. Пока карта работает в тестовом режиме – надеюсь, с развитием сайта доступ на него не будет ограничен. Тестовый режим обусловлен, в первую очередь, небольшим числом камер, с которых информация стекается в центр управления, а затем поступает на сайт: пока их всего 24. Тем не менее работает система хорошо!

В отличие от других дорожных «информаторов», этот не только указывает проблемные места, но и дает представление о мере проходимости той или иной пробки. Как? Потокам присваивают свой цвет – в зависимости от скорости движения. Благодаря этому удается быстро составить представление о самых загруженных участках. Москвичам остается лишь тяжело вздыхать: подобных сайтов для их города пока так и не появилось. В качестве компенсации посоветую схему самого, пожалуй, сложного транспортного лабиринта столицы – Третьего кольца. Зайдите на сайт издательства «Полезные страницы» http://www.polsr.ru. Здесь вы найдете ссылку на интерактивную «легенду» развязок с возможностью выбора требуемого направления. Кликайте на стрелку, и навигатор прочертит вам все возможные пути выхода из лабиринта.

По сети бродил **МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ**

Читайте обновляемые ежечасно зарубежные и российские новости на сайте журнала «За рулем» www.zr.ru.

НЕКОГДА ЗНАМЕНИТЫЙ...

Сергей Канунников

Те, кому сейчас немного лет, конечно, могут не поверить, что было время, когда отечественные автомобили всерьез сравнивали с зарубежными аналогами и когда всего лишь один завод создал за год более десятка опытных образцов, причем половина из них вскоре превратилась в серийные модели. Уверяем: это вовсе не идеализация «старого доброго времени», а факты, почерпнутые из архивов завода «Москвич», бывшего АЗЛК, а полвека назад еще МЗМА (Московский завод малолитражных автомобилей).

Первые машины – «форды-А» и АА из американских деталей предприятие на дальней тогда окраине столицы выпустило ровно 75 лет назад. Но это не единственный повод поговорить о некогда знаменитом заводе: 50 лет назад, в 1955-м госкомиссия приняла к производству «Москвич-402» – по сути, первую модель, самостоятельно разработанную конструкторами МЗМА. Именно с нее, стартовавшей вместе с хрущевской оттепелью, начался отсчет самым ярким страницам в истории завода.

По сравнению со своим предшественником – 401-м (копией довоенного «Опеля-Кадет») «Москвич-402» выглядел вполне современно, стал просторней, комфортабельней. Главный его недостаток в ту пору – слабенький нижнеклапанный мотор, конструкция которого уходила в середину тридцатых годов. Агрегат модернизировали, доведя объем до 1,2 л и подняв мощность с 26 до 35 л.с. Но председатель госкомиссии Дмитрий Великанов, сравнивая «Москвич» с десятком зарубежных аналогов (несколько иномарок испытывали «живьем» вместе с 402-м), отмечал: у них на тонну массы – 35–41 л.с., у «Москвича» – лишь 22,7 л.с. Отсюда – посредственные разгон и скорость.

На МЗМА это, безусловно, понимали. Конструкторы разрабатывали семейство двигателей 406 рабочим объемом 1,1–1,5 л, но под него нужно было менять оборудование, а этого заводу, конечно, не позволили.

В итоге к производству приняли 407-й двигатель, в основе которого лежал все тот же «опелевский» агрегат, но с верхнеклапанной головкой и другими усовершенствованиями. В 1957-м, через год после начала производства «Москвича-402», изготовили сто опытных 45-сильных моторов. А в мае 1958-го «Москвич-407» с новым двигателем уже пошел в серию. Еще через год автомобиль получил четырехступенчатую коробку передач, а в 1960-м – новый гипоидный задний мост. Каковы сроки?

Учтем еще, что параллельно с 407-м модернизировали универсал 423, фургон 430, полноприводный «Москвич-410». На базе последнего завод по собственной инициативе создал фургон с двумя ведущими мостами, но министерство отдало предпочтение универсалу «Москвич-411» – он и пошел в производство. Еще была подготовлена версия 407-го с ручным управлением.

На фоне ровесников-одноклассников «Москвич-407» был вполне конкурентоспособен. Это, кстати, подтвердило и ралли «Тысяча озер», где в 1958-м дебютировали и дошли до финиша четыре заводских экипажа. А ехали они, можно сказать, на серийных, не доведенных как следует машинах, да и опыта у советских гонщиков почти не было.

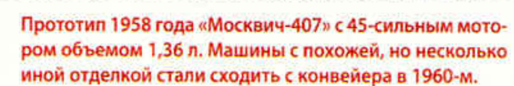
Каких только автомобилей не строили на МЗМА в 1950-х



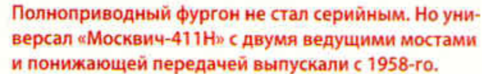
«Москвич-402» на испытаниях 1955 года в компании зарубежных аналогов: «Хиллман-Минкс», «Симка-Аронд», британский «Форд-Консул». В кадр не попали немецкий «Форд-Таунус» и ФИАТ-1100.



Параллельно со вседорожником «Москвич-415» была создана и экспериментальная полноприводная платформа. Много позже появилась похожая по компоновке машина – так называемый транспортер переднего края ЛуАЗ-967.



Прототип 1958 года «Москвич-407» с 45-сильным мотором объемом 1,36 л. Машины с похожей, но несколько иной отделкой стали сходить с конвейера в 1960-м.



Полноприводный фургон не стал серийным. Но универсал «Москвич-411Н» с двумя ведущими мостами и понижающей передачей выпускали с 1958-го.





– начале 1960-х! Открытый спортивный «Москвич-404» с форсированным, оснащенным четырьмя карбюраторами 60-сильным 407-м мотором, купе на базе 402-го, наконец, гоночные «формулы», на которых заводские мастера не раз становились чемпионами страны. В конце 1950-х, когда переходили на выпуск 407-го, параллельно создали и испытали две серии компактных вседорожников «Москвич-415» (ЗР, 2003, № 9). Очень интересным был и проект микроавтобуса А9.

Этот восьмиместный автомобиль с узлами «москвичей-407», 410 и некоторыми деталями «Волги» создавали по указанию министерства и отдела автопрома Госплана. Опытный образец – прообраз современного мини-вэна собрали летом 1958-го. С октября по январь автомобиль наездил по Москве и Подмосковью 10 тыс. км. Вердикт заводских испытателей гласил: дорабатывать и испытывать дальше. Но к началу 1960-х руководство завода вынуждено было свернуть работы по «москвичам» А9 и 415 – не было ни средств, ни оборудования, ни площадей для их производства.

Вскоре даже полноприводные 410-е и 411-е сняли с конвейера – надо было наращивать выпуск стандартных «москвичей-407». Несколько лет более 50% (!) «москвичей-407» продавали на экспорт. Причем, не только в социалистические страны – в Финляндию, Норвегию, Францию. И такое – было!

Немало сил потратили сотрудники управления главного конструктора на микролитражный заднемоторный автомобиль, который принято называть «Москвичом-444». Кузов копировали с итальянского ФИАТ-600 – таково было требование «верхов», которые собственным разработкам не слишком доверяли. По воспоминаниям тогдашнего главного конструктора завода А.Ф. Андронова, министерские директивы по мотору менялись шесть (!) раз. На МЗМА в 1957–1959 гг. постро-



Рамный восьмиместный микроавтобус (по-современному – минивэн) «Москвич-А9» с 45-сильным мотором «Москвич-407» достигал скорости 90 км/ч и расходовал 10–12,5 л бензина на 100 км/ч.



Прототип «Запорожца» – «Москвич-444». В 1958 году построили три машины с мотоциклетными моторами ИМЗ-Д65 мощностью 17,5 л.с. На первом прототипе 1957 года стоял 19,5-сильный двигатель БМВ-600.

Еще не серийный «Москвич-408». В середине 1960-х машина выглядела очень современно, но 50-сильный мотор был, конечно же, слабоват.

или пять опытных образцов машин, испытали на стенде и собственный двигатель объемом 0,75 л. Уже в 1960-м «Москвич-444» стал серийным ЗАЗ-965, правда, с мотором, созданным в НАМИ.

И все эти работы вели всего 90 человек – таков в конце 1950-х был штат УГК МЗМА. При этом конструкторов постоянно занимали непрофильными заказами: начиная от проектирования деталей редуктора самосвала МАЗ-525 и кончая созданием… «автомата для продажи папирос» и неких «коньков Поликарпова».

В 1960-м внешность «Москвича-407» обновили, а еще через два года появился 403-й с модернизированными подвеской, тормозами, двигателем, элементами кузова и интерьера. Но и его век, несмотря на устойчивый спрос, был недолог.

В 1964-м дебютировал «Москвич-408» с передовым, даже обогнавшим некоторых зарубежных одноклассников дизайном и двигателем увеличенной до 50 л.с. мощности. Пожалуй, это был первый советский автомобиль, авторы которого всерьез задумались о пассивной безопасности. Ремни испытывали во Франции – экспортные позиции «москвичей» были сильны. Заметим, что со времени появления первой самостоятельной конструкции – «Москвича-402» не прошло и десяти лет!

Через три года дебютировал «Москвич-412» с невиданной в СССР для 1,5-литрового мотора мощностью – 75 л.с. Этот автомобиль позволил советским спортсменам достойно выступать на престижных международных ралли. В 1968-м четыре машины дошли до финиша марафона Лондон–Сидней. Еще через два года, весной 1970-го 412-е, кстати, уже с новой отделкой, одолели 26 тыс. км от Лондона до Мехико. В Сидней лучший советский экипаж пришел двадцатым. А в Мехико Л. Потапчик, Ю. Лесовский и Э. Баженов были уже двенадцатыми. Заметим, что, в отличие от автомобилей ведущих западных гонщиков, «москвичи», вошедшие в число всего 23 финишировавших (из более 90 стартовавших в Лондоне), почти не отличались от серийных.

А что уж говорить о заводских механиках! Всего на двух загруженных под крышу универсалах «Москвич-427» они ехали в темпе, приближенном к гоночному, а ночами ремонтировали пять (!) наших спортивных автомобилей. Это – не легенды! Еще в первой половине 1970-х на «москвичах-412» не стыдно было показаться в хорошем автомобильном обществе.

То, что было позднее, многие, наверное, помнят… «Москвич-2140» 1976 года, несмотря на модернизацию некоторых узлов и агрегатов, сравнения с зарубежными аналогами уже не выдерживал. Хотя наконец-то появились дисковые тормоза спереди, измененный салон и кузов.

А 41-й встал на конвейер лишь через 10 лет, да и то «пока» со старым двигателем. Новый, как говорили, должен появиться вот-вот, как и седан 2142. В работе были мини-вэн, микроавтобус, «автомобиль 2000 года» по имени «Истра»… Чем закончилась новейшая история «Москвича», все хорошо знают.

…Сегодня, через полвека после дебюта «Москвича-402» остатки московского завода распродают за долги. Те, кто еще приходят сюда, пытаются сохранить хотя бы музей и архив. Юбилей пройдет без официальных делегаций, парадных речей и, скорее всего, даже без телесюжетов. Но мы с вами все-таки вспомнили эпизоды из 75-летней истории «Москвича». Она того стоит… □

Редакция благодарит Алексея Джигурду за помощь в подготовке материала.

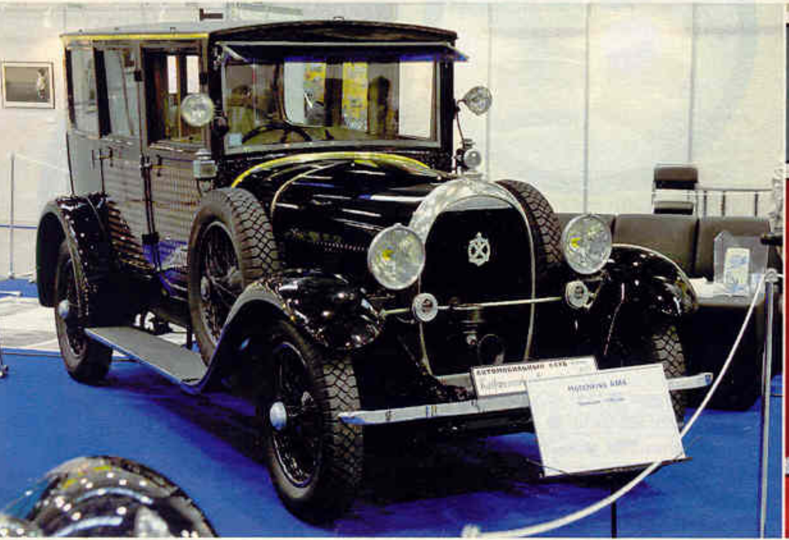
Победители ретроралли Виталий Богданов и Александр Яцун на «Бентли-S2» 1960 года.

ВРЕМЯ СОБИРАТЬ И... СТАРТОВАТЬ

Сергей Канунников. Фото: Константин Якубов

На трассу с удивительной для такого мастодонта резвостью выруливает огромный открытый «Бентли», окрашенный в традиционный «бритиш рейсинг грин». Конечно, основные бои для машины 1929 года в далеком прошлом. Почти восемьдесят лет прошло с тех пор, как подобные «бентли» побеждали на гонках в Ле-Мане. Сегодня впереди всего 84 км подмосковных дорог. Но пройти маршрут «Олдтаймер-ралли» без штрафных совсем не легко. И дело не в возрасте: старичок «Бентли» на равных борется с молодыми: «волгами» (разумеется, «двадцать первыми»), сорокалетними «москвичами»…

Завидую нынешним подросткам! Лет тридцать назад мы радовались картинкам с изображениями редких старых машин. Теперь их можно увидеть живьем в Москве! В огромном зале «Крокус-Экспо», где царствует «VI Олдтаймер-галерея Ильи Сорокина», десятки интереснейших экспонатов. Для уха любителя

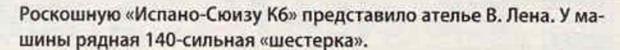


Клуб кабриолетов и родстеров показал редчайший «Гочкисс-14/30» 1930 года. На автомобиле 50-сильный 4-цилиндровый 2,4-литровый мотор.



«Адлер-Дипломат» с 6-цилиндровым 3-литровым мотором выпускали во Франкфурте-на-Майне до 1940 года.





Роскошную «Испано-Сюизу К6» представило ателье В. Лена. У машины рядная 140-сильная «шестерка».



ГАЗ-АА 1935 года много лет нес вахту на нижегородском заводе «Красная Этна». Потом попал в руки подмосковных реставраторов.

автомобильной истории их имена звучат симфонией: «Испано-Сюиза» (их здесь две!), «Паккард», «Делаэ», «Гочкисс»... Раритеты можно обойти со всех сторон, заглянуть в салон, сполна надышаться запахами старой резины, кожи и дерева.

Как это здорово, что на фоне именитых красавцев, привезенных из-за границы, иные работы российских реставраторов вовсе не блекнут. Отлично восстановленный ЗИС-5 и первенец массового легкового автомобилестроения СССР – ГАЗ-А вниманием здесь тоже не обделены. Вот серьезные парни чуть ли не в лупу разглядывают 407-й «Москвич». Состояние – нового автомобиля. Кстати, роскошный красный кабриолет «Бентли-S2» тоже восстановлен в России. Так-то!

...Финишировавшие в ретроралли машины едва протискивались через густую толпу. Доехали все! Были победители и проигравшие, так до конца и не разгадавшие хитрости штурманской «легенды» или нахватавшие штрафов на дополнительных соревнованиях. Не было только разочарованных, пожалевших, что провели выходной в тесных салонах, в борьбе с тяжелыми педалями и баранками, волнуясь в поисках хитро спрятанных организаторами КВ, стараясь как можно быстрее пройти «фигурку».

А у меня все еще перед глазами прекрасно восстановленная в мастерской «Олдтаймер-сервис» «Победа». Эх, довести бы до ума и своего заслуженного старичка, успеть к весеннему ретроралли и следующей «Сорокинской ярмарке»... □

«Победа», тщательно отреставрированная мастерской «Олдтаймер-сервис». Год рождения – 1957-й.

ЕСТЬ 100-ТЫСЯЧНЫЙ «НИССАН»!



Столько продано в России автомобилей этой марки. Юбилейным стал «Ниссан-Примера».

Началось все в 1993 году, когда в Москве был открыт координационный офис компании и стартовали продажи через первый дилерский центр. Пятидесятитысячный автомобиль в России был реализован в апреле 2004 года – спустя 11 лет. Зато следующие 50 тысяч были проданы менее чем за полтора года. Стотысячным стал «Ниссан-Примера», ключи от которого его владельцу, бизнесмену Андрею Самосудову вручил в торжественной обстановке директор по маркетингу «Ниссан Мотор Рус» Юрий Самойленко. Это знаменательное для компании событие прошло в недавно открывшемся салоне официального дилера «Ниссан» – компании «Автопродикс» в Санкт-Петербурге.

Успехи «Ниссана» в России в этом году впечатляют. За 9 месяцев было продано 32 905 автомобилей (за январь – сентябрь 2004-го – 18 952). Первое место по продажам занимает «Алмера» – 8182 автомобиля, затем идут «Примера» (5409) и вседорожник X-Trail (2015). А месяцем-рекордсменом стал сентябрь: своих владельцев в России нашли 4036 «ниссанов» разных моделей.

По самым скромным подсчетам, японский концерн намерен реализовать у нас в этом году не менее 50 тыс. машин. Во всех салонах официальных дилеров до 31 декабря действует специальное предложение: цена на базовый седан «Ниссан-Алмера» в комплектации Comfort MT снижена с 15 890 долл. до 15 150. Причем «праздничное» предложение распространяется на все комплектации модели.

Кстати, в сентябре компания отметила юбилей не только в России, но и в Европе: в Португалии был продан 10-миллионный автомобиль. Им стала популярная микролитражка «Ниссан-Микра».

РЕКЛАМНОМУ БЮРО «ЗА РУЛЕМ» – 10 ЛЕТ

Чтобы назвать хотя бы часть гостей, прибывших в конце сентября поздравить рекламное бюро ЗР с его первым юбилеем, понадобилось бы много места. Представители известных рекламных служб страны, автомобильных фирм, дистрибьюторов не скупились на слова благодарности в адрес юбиляра. Годы работы рекламного бюро ЗР вместили в себя взлеты и падения, дефолт и невиданный рост автопарка. Команда энтузиастов, собравшаяся десять лет назад в журнале «За рулем», с честью прошла через все испытания и сегодня с успехом служит большому делу – изданию журналов, каталогов и книг издательства «За рулем», необходимых миллионам наших граждан. Поздравляем!

Директор РБ «За рулем» С. Шадрин принимает поздравления от СП «Бизнес-кар».



«РЕНО» С ПРОБЕГОМ? ПОЖАЛУЙСТА!

«Рено» начинает продажи в России автомобилей с пробегом. В дилерской сети фирмы будут предлагать подержанные автомобили разных моделей, предварительно прошедшие технический контроль (по 82 пунктам!) и предпродажную подготовку. В случае необходимости производят замену неисправных деталей. Владелец подержанного автомобиля получает сертификат состояния и происхождения автомобиля, а также гарантию на него, срок которой определяют в зависимости от возраста и пробега. В новой программе участвуют дилеры «Муса-Моторс» в Москве, «Петровский Центр» в Санкт-Петербурге, «Сатурн-Р» в Перми и «Сатурн» в Челябинске. До конца года к ним присоединятся еще шесть дилеров.

АВТОМОБИЛИ МЕСЯЦА



«ХЁНДЭ-АКЦЕНТ» представляет коммерческий директор Таганрогского автозавода Андрей Фрадкин.

Наш «Акцент» по-прежнему пользуется устойчивым спросом по всей России. На то есть все основания – мы предлагаем стильный автомобиль с современной технологической начинкой, удобный, комфортный, надежный и, что весьма важно, очень доступный. Ни один другой не обладает таким хорошим соотношением цена/качество. Главное для покупателя – подобрать наиболее подходящую комплектацию из пяти предлагаемых на выбор и цвет (из семи вариантов).

Самый большой спрос стабильно на «Акцент 1.5 MT GL T1» по цене 311 700 рублей (гидроусилитель руля, кондиционер, центральный замок, аудиосистема) и «Акцент 1.5 AT GL T4» (341 700 рублей). Как правило, машины есть у дилеров, но если нужна самая «модная» комплектация – возможно, придется немного подождать заказа.

«РЕНО-МЕГАН» представляет генеральный директор компании «Автофрамос» Жан-Мишель Жалинье.

«Меган» – автомобиль, способный предоставить высочайший уровень комфорта для водителя и пассажиров. У этого седана увеличенная колесная база и самое большое в сравнении с аналогами пространство для ног пассажиров, сидящих сзади. Среди самых известных качеств автомобиля – его безопасность; тут компания – один из признанных мировых лидеров. И все-таки главное, за что выбирают наши автомобили, – яркая внешность, отличные динамические характеристики при низком расходе топлива и легкость управления – все, что дарит удовольствие от вождения. Самая популярная комплектация – версия Authentique, седан с двигателем 1,6 л и механической коробкой передач. Уже в «базе» – шесть подушек безопасности, ABS, EBD и AFU, система Isofix для детских сидений, кондиционер, центральный замок, передние электростеклоподъемники, электроусилитель руля и «зимний» пакет для России (увеличенный клиренс, адаптация двигателя для запуска в холодную погоду и т. д.). Автомобиль в такой комплектации стоит 16 699 долларов.



«ДВУХНУЛЕВЫЕ» УЖЕ В ПРОДАЖЕ



«Пежо-1007», первая из моделей этой марки с новым индексом, стартовала на российском рынке. Среди отличительных черт новинки – сдвижные боковые двери на электроприводе и 12 комплектов сменных элементов обивки салона. В Россию будут поставлять машины только с бензиновыми двигателями 1,4 и 1,6 л. В базовой комплектации с двигателем 1,4 л – цена 520 000 рублей. По мнению генерального директора «Пежо Рус Авто» Стефана Ле Гевеля, «Пежо-1007» должен занять ведущее место в перспективном классе городских автомобилей.

ПОДАРОК ОТ «АВТОМИРА»

С октября во всех дилерских центрах группы компаний «Автомир» покупатель любого автомобиля может получить в подарок кредитную карту банка «Союз» с лимитом в 60 тысяч рублей. Среди основных условий получения карты – гражданство РФ, прописка в Москве или Московской области, наличие постоянного места работы и водительского удостоверения. Оформленную карту будут вручать или в дилерском центре, или в отделении банка. На оформление ее отводится не более 30 минут.

ПЕРСОНАЛЬНЫЙ МЕНЕДЖЕР «ТОЙОТЫ»

В Москве открылся новый дилерский центр «Тойота Центр Шереметьево», построенный в соответствии с последней концепцией шоурумов компании. Здесь представлен также весь пакет услуг, сопровождающий покупку автомобиля, – разнообразные программы кредитования, включая кредит без первого взноса, рассрочку без уплаты процентов, широкий выбор страховых компаний, услуги для постановки на учет в ГАИ и т. д. Отдел трейд-ин при автосалоне готов принять в зачет новой «Тойоты» любой автомобиль без каких-либо ограничений. Привлекательна и новая услуга – покупателя с самого начала ведет персональный менеджер, решающий все вопросы, связанные с покупкой, эксплуатацией, обслуживанием и ремонтом автомобиля, приобретением запчастей и последующей заменой машины.



ПРАЗДНИКИ И БУДНИ

Игорь Моржаретто

День народного единства – это теперь новый праздник в стране, и отмечать его будем 4 ноября. Многие по старой памяти наверняка отметят и седьмое ноября, а еще и День милиции 10 ноября, и День ракетных войск 20 ноября. Словом, праздников хватает – во всяком случае, в календаре. В реальной же жизни их куда меньше. Вот бензин подорожал – сразу и быстро, транспортный налог подняли во многих российских регионах, да и цены на отечественные автомобили ползут вверх.

«НАШЕМАРКИ»

Зимой и весной рост цен на автомобили из Тольятти практически не был отмечен, но начиная с середины лета, каждый месяц розничные цены на автомобили «Лада» поднимаются в среднем на 0,9–1%. А за июль «лады» подорожали аж на 3,3%! К осени не то чтобы рост приостановился, но темпы его стали чуть умереннее. Активнее всего дорожало по-прежнему семейство «Самара» – только за сентябрь на 1,5% (средняя цена – 208 тысяч рублей). «Классические» же модели подорожали на 0,9% – до 138 тыс. рублей. Меньше всего инфляция затронула «десятки». Их розничная стоимость за месяц возросла всего на 0,4%, и цена у дилеров в среднем составляет 238 тыс. рублей. В итоге за «среднюю» «Ладу» в начале октября просили примерно 196 тысяч (6900 долл.).

Напомним, что с 1 сентября АВТОВАЗ внес изменения в рекомендованные розничные цены для своих дилеров. На 1,0–1,5 тысячи рублей дороже завод рекомендовал продавать «классику» и «самары» и на 2–3 тысячи – «старые» «Нивы». Для автомобилей «десятого» семейства все осталось на прежнем уровне – от 229,8 тыс. до 257,1 тыс. рублей, в зависимости от комплектаций, а вот автомобили нового семейства «Калина» советуют продавать дороже (224,2 тыс. руб.). Впрочем, дешевле их в России не найдешь и не купишь. В самом Тольятти «Калину» без записи и предоплаты можно купить за 250–260 тыс. рублей – цвет, «какой выбросят». При том, что объем производства ВАЗ-2118 в сентябре в три раза превысил уровень августа, «Калина» пока упорно не желает дешеветь.

Вообще же к осени спрос на все модели из Тольятти неожиданно для самих производителей превысил предложение. Только успели в начале лета объявить о сокращении планов выпуска, как снова надо вводить дополнительные рабочие смены по субботам. В июне на внутреннем рынке было продано около 55 тыс. машин, в июле – 58 тыс., а в августе вообще поставлен рекорд – 60 тысяч (при среднемесячном объеме продаж в 2004 году 52,1 тыс. машин). Вот уже три месяца АВТОВАЗ работает сверх плана, но «нагнать рынок» ему пока не удается – в октябре субботние дни снова стали для вазовского конвейера рабочими! А что – надо пользоваться моментом. Все это, естественно, сказывается и на цене.

Запуск «Спектры» на «ИжАвто» не только вынудил владельцев завода отказаться от моделей марки ИЖ, но ненадолго притормозил и производство автомобилей с логотипом «ВАЗ». В результате у дилеров возник дефицит «четверок» и «шестерок». Запасы снятых с производства «каблучков» ИЖ-2717 быстро распродали, и в этом сегменте пока предлагают только автомобили ВИС. Правда, ижевцы обещают в ближайшее время запустить в серию новый разъездной фургон ИЖ-27175 (он сделан на базе универсала ВАЗ-2104).

ИНОМАРКИ

На этом рынке в начале осени отмечалось некоторое затишье. Чтобы купить популярный «Форд-Фокус 2», придется ждать в среднем четыре месяца (в сентябре записывали на январь-февраль), «Рено-Логан» в нужной комплектации – два месяца. Заметим попутно, что завод во Всеволожске приступил к выпуску дизельных «фокусов» 1,8 TDCi (115 л.с.): цены начинаются с 15 670 долл. (3-дверный хэтчбек в комплектации Comfort). В любом случае, это самое выгодное на нашем рынке предложение.

К началу ноября ожидается появление в продаже седанов «КИА-Спектра» ижевского производства, причем за комплектацию с механической коробкой передач, гидроусилителем руля, кондиционером и двумя подушками безопасности просят всего 12,2 тыс. долл., а с «автоматом» – 13,3 тыс. Неплохо! А еще на наш рынок намерен вновь вернуться Запорожский автомобильный завод. До конца этого года обещают поставить около 5 тысяч «Дэу-Ланос Т150» по очень привлекательной цене. Так что берегись, АВТОВАЗ! Борьба предстоит нешуточная!

...А День народного единства (раньше его предлагали называть Днем примирения и согласия) пока лишь красная дата в календаре, к автомобильной жизни отношения не имеющая. □





СЕЗОННЫЕ ЗАЗЫВАЛКИ

Андрей Морозов

Давно канули в Лету времена, когда с первым снегом в городах появлялись долгожданные объявления вроде «антикор + подкрылки = дешево». Сегодня услуги, предоставляемые дилерами с приходом зимы, настолько многообразны и привлекательны, что на первый взгляд могут показаться нереальными.

МОРОЗ И ЦЕНЫ

Конец года – время предновогодних скидок. Автомобиль, разумеется, не флакон духов, но число россиян, откладывающих покупку новой машины под Новый год, неуклонно растет. Психологи на Западе давно дали объяснение этому явлению, и наши с ними согласились.

– Ноябрь–декабрь – не самые радостные месяцы в году. Именно в это время восприимчивые люди более всего склонны к депрессии, душевному дискомфорту. Женщину от печали лучше всего лечит поход по магазинам, но и мужчины здесь не исключение, – считает доцент кафедры экспериментальной психологии Московского гуманитарного университета Алексей Чибисов. – Специальных исследований на тему, как лечит депрессию покупка нового авто, в России не проводили, а вот американцы доказали полезность этого. Результаты исследований социологов и психологов тщательно изучают те, кто продает автомобили. Недаром именно на ноябрь и декабрь приходится пик так называемых рекламных распродаж.

В Москве к началу зимнего сезона многие дилеры предлагают льготные условия приобретения новых автомобилей – снижение процентов при покупке в кредит, упрощение самой процедуры получения кредита.

Мы уже касались этой темы: в таком на первый взгляд нерасчетливом ходе продавцов заложена вполне реальная выгода – автомобили, проданные в ноябре–декабре, уже 1 января «постареют» на целый год. Понятно, что покупатели крайне неохотно выкладывают в это время круглую сумму за машину: случись продавать ее через пару лет, немало потеряешь. Дилеры, хорошо зная особенности вторичного рынка и желая поддержать приемлемый уровень продаж в конце года, предоставляют скидки, немыслимые в другое время.

«ТЕПЛАЯ ОБУВЬ»

«Предновогодние подарки» предусмотрены не только для покупателей новых автомобилей. Совсем недавно на нашем рынке появилась услуга – сезонное хранение шин, получившая довольно широкое распространение не только в столице. Ее предлагают и автосалоны, и фирмы, специализирующиеся на продаже «резины» и шиномонтаже. Как правило, вы можете три месяца бесплатно (или с большой скидкой) хранить на складе вашу «летнюю обувь» при условии, что приобретете комплект шипованной резины. При оплате складских услуг (в среднем по Москве хранение комплекта обходится в 3000 рублей) в ряде случаев предлагают значительные скидки на шиномонтажные работы. Зимнюю резину мо-

гут дать в придачу к купленному автомобилю. В одном автосалоне (официальный дилер «Форда») при покупке «Мондео» или «Фокуса C-max» комплект зимней резины прилагался в качестве подарка аж с ...1 июля. Правда, тут же оговаривалась возможность бесплатного хранения шипованных покрышек на складе салона.

ПРАВИЛЬНЫЕ СКИДКИ

Один из основных компонентов зимнего «автокомплекта» – техосмотр: замена масла, проверка работы всех систем и т.д. Как правило, сегодня эту услугу предлагают своим клиентам все дилеры.

Цены же на сервис, связанный с подготовкой к зимнему сезону, могут различаться значительно: у некоторых дилеров в ноябре скидки на плановое техобслуживание доходят до 50–60%, в то время как у других их нет вообще.

– Понимаете, излишняя навязчивость здесь может насторожить клиента, – уверен сервис-менеджер компании «Независимость» Марат Секамов. Его компания идет другим путем: в течение года проводит акцию, стимулирующую клиента осуществлять все регламентные работы в срок и в полном объеме. Тот, кто следует этому, получает скидки на сервисное обслуживание автомобиля вне зависимости от сезона.

– Вообще, при проведении разных «спецакций» следует иметь в виду, о каком автомобиле идет речь, – считает М.Секамов. – Владельцу «Лады», наверное, уместно в канун зимы предложить бесплатно новые коврики, что вряд ли потребуется хозяину «Вольво» – автомобиля, хорошо подготовленного к эксплуатации в условиях русской зимы. Короче, единого подхода нет.

«ЗИМНИЕ» АКЦИИ МОСКОВСКИХ АВТОСАЛОНОВ

Дилер	Автомобиль	Спецпредложение
Автосалон «ГЕМА»	«Опель-Астра»	Комплект зимних шин в подарок
Автосалоны «Редеги»	«Хёндэ-Соната»	Комплект зимних шин в подарок
«Рольф-Карлайт»	«Форд»	Владельцы могут усовершенствовать световое оборудование своего автомобиля со скидкой
«Блок Моторс»	«Мицубиси», «Хёндэ»	Скидка на 5% на зимнюю резину, специальные цены на диски
«Автомир» (спецпредложение действовало в течение октября)	«Рено», «Сузуки», «Ситроен», «Шкода», КИА, «Дэу», «Хёндэ»	За 500 рублей: осмотр автомобиля на подъемнике (ходовая, агрегаты), диагностика тормозной системы и системы охлаждения, АКБ, проверка уровня масла в двигателе, проверка работы приборов освещения и световой сигнализации
«Авто Леон Арт Центр»	«Фольксваген»	По флаеру акции «Подготовь автомобиль к зиме» компании: бесплатная диагностика ходовой и подвески, диагностика АКБ, диагностика состояния световых приборов, контроль плотности охлаждающей жидкости, скидка до 10% на все виды работ
Автосалон «Хёндэ на Соколе»	«Хёндэ-Соната»	Подарки на сумму 1500 долларов: защита картера, сигнализация с пейджером, устройство дистанционного открывания багажника, парктроник, коврики в салон
«РУС-ЛАН»	«Шкода»	Комплект зимних шипованных колес, ТО-1 – бесплатно

– В предзимний период при сервисном обслуживании наших клиентов мы предоставляем значительные скидки на работы и материалы, – рассказали нам в пресс-службе компании «Аояма-Моторс» (официальный дилер компании «Хонда»). – Что же касается рождественских и новогодних спецпредложений, то давайте подождем до декабря! □

ВСЕ ВКЛЮЧЕНО!

Александр Будкин

Машина к сезону – а почему бы и нет? Если вопрос о покупке встал именно сейчас, стоит присмотреться к полноприводникам – не вездеходам, а легковым 4х4. Такие не пасуют на скользкой дороге, обещают надежное управление и вообще готовы к превратностям русской зимы.

Ясно, что полный привод на легковой машине дороже «моно». Да и предлагают его далеко не все производители. Так что сегодня речь пойдет о не самых дешевых автомобилях (они, как всегда, новые, от официальных дилеров). Впрочем, все относительно…

ОТНОСИТЕЛЬНО НЕДОРОГО

Может показаться странным, но после прекращения производства полноприводного универсала «ИЖ-Фабула» самыми доступными среди серийных легковых полноприводников оказались «Сузуки-Игнис» ($17 240) и «Сузуки-Лиана» (от $18 180). Второй намного популярнее, и вполне заслуженно. При незначительной разнице в цене «Лиана» предлагает просторный салон и двигатель большего объема. Кроме того, у нее два типа кузова и возможность выбора между «механикой» и «автоматом».

У «Лианы» основные ведущие колеса передние, а под-



SUZUKI LIANA 4x4

Кондиционер, ГУР, ABS, 4 подушки безопасности, колеса из легкого сплава, регулировка по высоте сиденья водителя и руля, противотуманные фары, магнитола с CD, электрические стеклоподъемники всех дверей, электропривод зеркал, подогрев передних сидений, подогрев зеркал, центральный замок, иммобилайзер, полка багажника, полноразмерная запаска.

SKODA OCTAVIA NEW

Базовая комплектация: кондиционер, ГУР, ABS, 4 подушки безопасности, регулировка по высоте сиденья водителя, регулировка руля по высоте и углу наклона, противотуманные фары, электропривод зеркал, подогрев зеркал, центральный замок, иммобилайзер, полноразмерная запаска.



ключением задних заведует вискомуфта. Это немного ограничивает возможности управления тягой. Из собственного опыта добавлю: двигаясь боком вперед, «Лиана» ведет себя по-полноприводному «правильно» лишь на умеренных углах заноса.

Чтобы не сбить читателя с толку, напомню: машина, о которой идет речь, предлага-

ЦЕНЫ АВТОМОБИЛЕЙ И ОБСЛУЖИВАНИЯ

Модель	SUZUKI LIANA 4x4	SKODA OCTAVIA 4x4		SUBARU IMPREZA		MITSUBISHI OUTLANDER		AUDI A3 QUATTRO		VOLVO V50 AWD
Силовой агрегат	1,6	1996 мод.год 1,9	2004 мод.год 2,0	2,0	2,0 turbo	2,0	2,4	2,0 turbo	3,2	2,5
Комплектации										
Минимальная	$18 180	–	–	$25 140	$36 320	$28 650	$31 850	$34 900	$54 000	–
С автоматической коробкой передач	$19 440	–	–	$26 640	–	–	$33 190	–	$56 400	–
С кузовом универсал	$18 660 (хэтчбек)	$25 200	$31 000	$25 620	$38 980	$28 650	$31 850	–	–	$44 700
Максимальная	$19 940 (универсал, АКП)	–	–	$27 830	$49 300 (WRX STI YS)	–	$35 990	доп.опции	доп.опции	$44 700
Обслуживание										
Условия гарантии	3 года/100 тыс. км	2 года		3 года/100 тыс. км		3 года/100 тыс. км		2 года		2 года/100 тыс. км
Цена нормочаса	$35	$37		$50		$55		$60		$60–65
Плановые ТО	ТО-1000 км – $110 ТО-15 000 км – $190 ТО-30 000 км – около $525	ТО-15 000 км – $245 ТО-30 000 км – $295 ТО-45 000 км – около $380		ТО-1600 км – около $50 ТО-15 000 км – $300 ТО-30 000 км – около $550 ТО-45 000 км – около $500		ТО-15 000 км – $200 (рекоменд. $280) ТО-30 000 км – $270 (рекоменд. $300) ТО-45 000 км – $400 (рекоменд. $480)		ТО-15 000 км – $180 ТО-30 000 км – $330 ТО-45 000 км – $460		ТО-15 000 км – $300 ТО-30 000 км – $850 ТО-45 000 км – $500

Примечание. *Стоимость ТО – для автомобиля в минимальной комплектации. Цена последнего ТО указана со сменой передних тормозных колодок.*



SUBARU IMPREZA

Базовая комплектация: двигатель 2,0 л, 5-ступенчатая МКП, климат-контроль, ГУР, ABS, 4 подушки безопасности, колеса из легкого сплава, регулировка руля по углу наклона, аудиопроводка, электрические стеклоподъемники всех дверей, электропривод зеркал, подогрев зеркал, центральный замок, иммобилайзер.

ется как в полно-, так и в переднеприводном варианте, который на две с небольшим тысячи долларов дешевле.

ДВЕ КАПЛИ ВОДЫ

Говорят, вооруженные приборами специалисты найдут отличие даже между каплями влаги. Ну а мы увидим разницу между старой и новой «Шкодой-Октавия». Наш измерительный инструмент – кошелек.

Оба автомобиля в полноприводном исполнении предлагают только с кузовом универсал (фирменное название «Комби») с механической коробкой передач. А вот двигатели разные. У машины 1996 модельного года (фейслифтинг в 2000-м) – бензиновый 1,8 л с наддувом или турбодизель 1,9 л (101 л.с.). Автомобиль 2004 года пока можно купить с двигателем 1,9 л (105 л.с.) или 2,0 л. Но главное отличие – на ценниках: машина, созданная на шасси «Гольфа» четвертого поколения, стоит от $25 200, а пятого – от $31 000. Согласитесь, почти $6000 в этом ценовом диапазоне – весьма существенная разница. Видимо, осознавая это, фирма и оставила на рынке обе модели.

ФИЗКУЛЬТУРНИК И СПОРТСМЕН

Фирма «Субару» не скрывает, что «Импреза» – для людей со спортивными амбициями. Почувствовать себя гонщиком можно, заплатив от $25 до $50 тысяч. В первом случае вы получите автомобиль с мотором 2,0 л, во втором – «2,0 турбо», спортивной подвеской и соответствующими аксессуарами. Впрочем, для поклонников марки даже буквы WRX STI в названии последней версии звучат магически.

Остальным будет интересно узнать, например, о системе DSSD, что устанавливают на некоторые машины в версии WRX STI. Во-первых, она способна блокировать дифференциалы: когда все колеса будут вращаться с одинаковой скоростью, водителю… Впрочем, применительно к этой модификации лучше говорить «пилоту». Так вот, пилоту будет проще ехать по дороге с постоянно меняющимся покрытием. Но интереснее другое – та же электроника может сама оценивать, попадает водитель в поворот или нет. Если не попадает, она не станет осаживать машину (!), напротив – создаст небольшой занос и добавит тяги, позволив пройти ви-

раж веером! Разумеется, чтобы понять такой автомобиль и получать удовольствие от общения с ним, желательно иметь специальные навыки управления.

ОТДЫХ АКТИВНЫЙ И РЕАКТИВНЫЙ

Рецепт и первого, и второго можно начать так: берем «Мицубиси-Аутлендер» и отправляемся… Куда именно – каждый решит сам, но не сомневаюсь, модификация автомобиля существенно повлияет на выбор маршрута. «Аутлендер» предлагают с тремя моторами – 2,0 л, 2,4 л или «2,0 турбо». Первый вполне годится, чтобы отдыхать, второй – активно отдыхать, третий… Надеюсь, понятно?

При внешности универсала «Аутлендер» обладает всем арсеналом нормального «паркетника»: постоянным полным приводом, неплохим дорожным просветом, плотными подвесками. На наших тестах (ЗР, 2003, № 9; 2004, № 3) он показал интересную управляемость, в том числе в критических режимах. Обратная сторона этих достоинств – чувствительность подвесок к неровностям. Из недостатков – весьма скромный багажник и небольшая ширина салона. Примите во внимание и стоимость обслуживания – еще не самую кусачую, но уже немаленькую.

ПРЕСТИЖНО И… КРУТО

…Ездить, например, на полноприводных «ауди». Минимальная цена, как нетрудно догадаться, на А3 с механической коробкой передач и 2-литровым турбодизелем – от $35 тыс. Желаете «автомат»? Тогда двигатель будет бензиновый объемом 3,2 л, а цена автомобиля – от $56 400. С тем же мотором, но «механи-



MITSUBISHI OUTLANDER

Базовая комплектация: кондиционер, ГУР, ABS, 2 подушки безопасности, колеса из легкого сплава, регулировка по высоте сиденья водителя, регулировка руля по высоте, противотуманные фары, аудиоподготовка, электрические стеклоподъемники всех дверей, электропривод зеркал, подогрев передних сидений, подогрев зеркал, центральный замок, иммобилайзер, полка багажника, полноразмерная запаска.



AUDI A3 AWD

Базовая комплектация: климат-контроль, ГУР, ABS, 4 подушки безопасности, регулировка по высоте сиденья водителя, регулировка руля по высоте и углу наклона, аудиоподготовка, электрические стеклоподъемники всех дверей, электропривод зеркал, подогрев зеркал, центральный замок, иммобилайзер, полка багажника, «докатка».

кой», конечно, дешевле – «всего»... $54 000. Это, как понимаете, базовая ставка, существенно увеличить ее – плевое дело. Истина стара – за престиж надо платить.

Машина доставит массу удовольствия, в первую очередь, на асфальте. Электронная муфта «Халдекс» способна дозировать момент, передаваемый на задние колеса (постоянный привод – на передние), автоматическая коробка DSG с двумя сцеплениями – переключать передачи без разрыва потока мощности. Точное управление, недюжинные тяговые возможности, отточенная управляемость. Единственное, о чем приходится сожалеть – с рынка исчезли доступные полноприводные модификации «Гольфа», уступив «Ауди» свои шасси.

МНЕ СВЕРХУ ВИДНО ВСЕ

Как известно, универсалы делают с высокой крышей или обычной, но можно избрать и нечто среднее. Нужно выглядеть по-семейному – вот, например, «Вольво-V50». Желаете чуть поагрессивнее – пожалуйте «Вольво-V70XC». Любите «паркетники» – получите «Вольво-XC90».

Конечно, автомобили отличаются не только высотой. У модели V50 легковые повадки: она острее реагирует на органы управления, точнее прописывает сложные повороты, лучше «вытягивается» из управляемого заноса. Впрочем, электроника недвусмысленно ограничивает возможности активной езды.

Особенно заметна разница в управлении на хорошем асфальте, когда начинают работать подвески. Задняя «многорычажка» позволяет V50 доставлять больше удовольствия, недаром этот автомобиль фирма ориентирует на молодых. От себя добавлю: ...но уже состоятельных. Машина поставляется неплохо заряженной –

с 2,5-литровым мотором T5, оснащенным наддувом низкого давления (от $44 700).

Подытожим? Желание иметь полноприводный легковой автомобиль импортного производства может быть удовлетворено не менее чем за $17 240. Но серьезный выбор начинается после $25 тыс., а богатую комплектацию и внушительные моторы, превращающие автомобиль в средство для удовлетворения самолюбия, ищите от $35 тысяч. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SUZUKI LIANA	SKODA OCTAVIA (NEW)	SUBARU IMPREZA	MITSUBISHI OUTLANDER	AUDI A3 QUATTRO	VOLVO V50 AWD
Общие данные						
Размеры, мм:						
длина	4230	4570	4415	4545	4285	4514
ширина	1690	1770	1730	1750	1765	1770
высота	1550	1460	1440	1620	1420	1452
Радиус поворота, м	5,0	5,5	5,2	5,2	5,3	5,3
Снаряженная масса, кг	1200	1430	1330	1550	1315	1480
Полная масса, кг	1670	2090	1375	2070	1875	2020
Время разгона 0-100 км/ч, с	н. д.	9,7	10,2	11,4	9,1	7,2
Макс. скорость, км/ч	170	202	191	192	211	230
Топливо	АИ-95	АИ-95	АИ-95	АИ-95	АИ-95	АИ-91–98
запас топлива, л	50	55	50	60	55	62
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	6,9	н. д.	8,9	9,5	6,9	9,6
Кузов						
Количество дверей/мест	4/5	5/5	4/5	5/5	3/5	5/5
Объем багажника (VDA), л	480	580/1620	400	н. д.	н. д.	417/1307
Двигатель						
Расположение	спереди поперечно		спереди продольно	спереди поперечно		
Конфигурация	P4	P4	Оп4	P4	P4	P5
Число клапанов	16	16	16	16	16	20
Рабочий объем, см³	1586	1984	1994	1997	1984	2521
Степень сжатия	9,7	11,5	10,1	10,0	11,5	9,0
Мощность, кВт/л.с.	78/106	110/150	92/125	100/136	110/150	162/220
при об/мин	5500	6000	5600	6000	6000	5000
Крутящий момент, Н·м	144	200	184	176	200	320
при об/мин	4000	3500	3600	4500	3500	1500
Трансмиссия						
Тип	полноприводная					
Коробка передач	M5	M5	M5	M5	M6	M6
Размер шин	185/65 R14	195/65 R15	175/70 R14	215/60 R16	205/55 R16	205/55 R16

VOLVO V50

Базовая комплектация: кондиционер, ГУР, ABS, 6 подушек безопасности, регулировка по высоте сиденья водителя, регулировка руля по высоте и углу наклона, магнитола с CD, электрические стеклоподъемники всех дверей, электропривод зеркал, подогрев передних сидений, подогрев зеркал, центральный замок, иммобилайзер, полка багажника.

